

ORASI ILMIAH GURU BESAR IPB

**BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU
EKONOMI**

ORASI ILMIAH

**Guru Besar Tetap
Fakultas Ekonomi dan Manajemen**

Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.

**Auditorium Rektorat, Gedung Andi Hakim Nasoetion
Institut Pertanian Bogor
1 November 2014**

ORASI ILMIAH GURU BESAR IPB

**BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU
EKONOMI**

ORASI ILMIAH

**Guru Besar Tetap
Fakultas Ekonomi dan Manajemen**

Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.

**Auditorium Rektorat, Gedung Andi Hakim Nasoetion
Institut Pertanian Bogor
1 November 2014**

ORASI ILMIAH GURU BESAR IPB

**BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU
EKONOMI**

ORASI ILMIAH

**Guru Besar Tetap
Fakultas Ekonomi dan Manajemen**

Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.

**Auditorium Rektorat, Gedung Andi Hakim Nasoetion
Institut Pertanian Bogor
1 November 2014**

ORASI ILMIAH GURU BESAR IPB

**BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU
EKONOMI**

ORASI ILMIAH

**Guru Besar Tetap
Fakultas Ekonomi dan Manajemen**

Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.

**Auditorium Rektorat, Gedung Andi Hakim Nasoetion
Institut Pertanian Bogor
1 November 2014**

Ucapan Selamat Datang

Yth. Rektor, Para Wakil Rektor, Para Dekan, dan Segenap Pejabat Struktural IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Majelis Wali Amanah IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Dewan Guru Besar IPB
Yth. Rekan-rekan Dosen dan Staf Kependidikan, Para Mahasiswa dan Alumni IPB
Yth. Keluarga, Para Sahabat, dan Segenap Tamu Undangan

Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita sekalian.

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Pengasih, karena berkat penyelenggaraan dan penyertaan-Nya kita sekalian dapat menghadiri acara ini dalam keadaan sehat wal afiat. Pada kesempatan ini izinkanlah saya sebagai Guru Besar Tetap pada Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor menyampaikan orasi ilmiah yang berjudul:

BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU EKONOMI

Ucapan Selamat Datang

Yth. Rektor, Para Wakil Rektor, Para Dekan, dan Segenap Pejabat Struktural IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Majelis Wali Amanah IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Dewan Guru Besar IPB
Yth. Rekan-rekan Dosen dan Staf Kependidikan, Para Mahasiswa dan Alumni IPB
Yth. Keluarga, Para Sahabat, dan Segenap Tamu Undangan

Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita sekalian.

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Pengasih, karena berkat penyelenggaraan dan penyertaan-Nya kita sekalian dapat menghadiri acara ini dalam keadaan sehat wal afiat. Pada kesempatan ini izinkanlah saya sebagai Guru Besar Tetap pada Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor menyampaikan orasi ilmiah yang berjudul:

BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU EKONOMI

Ucapan Selamat Datang

Yth. Rektor, Para Wakil Rektor, Para Dekan, dan Segenap Pejabat Struktural IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Majelis Wali Amanah IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Dewan Guru Besar IPB
Yth. Rekan-rekan Dosen dan Staf Kependidikan, Para Mahasiswa dan Alumni IPB
Yth. Keluarga, Para Sahabat, dan Segenap Tamu Undangan

Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita sekalian.

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Pengasih, karena berkat penyelenggaraan dan penyertaan-Nya kita sekalian dapat menghadiri acara ini dalam keadaan sehat wal afiat. Pada kesempatan ini izinkanlah saya sebagai Guru Besar Tetap pada Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor menyampaikan orasi ilmiah yang berjudul:

BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU EKONOMI

Ucapan Selamat Datang

Yth. Rektor, Para Wakil Rektor, Para Dekan, dan Segenap Pejabat Struktural IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Majelis Wali Amanah IPB
Yth. Ketua dan Para Anggota Dewan Guru Besar IPB
Yth. Rekan-rekan Dosen dan Staf Kependidikan, Para Mahasiswa dan Alumni IPB
Yth. Keluarga, Para Sahabat, dan Segenap Tamu Undangan

Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita sekalian.

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Pengasih, karena berkat penyelenggaraan dan penyertaan-Nya kita sekalian dapat menghadiri acara ini dalam keadaan sehat wal afiat. Pada kesempatan ini izinkanlah saya sebagai Guru Besar Tetap pada Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor menyampaikan orasi ilmiah yang berjudul:

BEBERAPA MASALAH DAN KEBIJAKAN
PUBLIK TENTANG INFRASTRUKTUR:
TINJAUAN DARI PERSPEKTIF ILMU EKONOMI



Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.



Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.



Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.



Prof. Dr. Ir. Dominicus Savio Priyarsono, M.S.

Daftar Isi

Ucapan Selamat Datang.....	iii
Foto Orator.....	v
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Pendahuluan	1
Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia ...	1
Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi.....	11
Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur	17
Dari Riset ke Kebijakan Publik	26
Penutup	36
Daftar Pustaka.....	41
Ucapan Terima Kasih.....	46
Foto Keluarga	51
Riwayat Hidup	53

Daftar Isi

Ucapan Selamat Datang.....	iii
Foto Orator.....	v
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Pendahuluan	1
Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia ...	1
Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi.....	11
Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur	17
Dari Riset ke Kebijakan Publik	26
Penutup	36
Daftar Pustaka.....	41
Ucapan Terima Kasih.....	46
Foto Keluarga	51
Riwayat Hidup	53

Daftar Isi

Ucapan Selamat Datang.....	iii
Foto Orator.....	v
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Pendahuluan	1
Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia ...	1
Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi.....	11
Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur	17
Dari Riset ke Kebijakan Publik	26
Penutup	36
Daftar Pustaka.....	41
Ucapan Terima Kasih.....	46
Foto Keluarga	51
Riwayat Hidup	53

Daftar Isi

Ucapan Selamat Datang.....	iii
Foto Orator.....	v
Daftar Isi.....	vii
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Gambar.....	xi
Pendahuluan	1
Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia ...	1
Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi.....	11
Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur	17
Dari Riset ke Kebijakan Publik	26
Penutup	36
Daftar Pustaka.....	41
Ucapan Terima Kasih.....	46
Foto Keluarga	51
Riwayat Hidup	53

Daftar Tabel

1.	Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia.....	14
2.	Panjang dan Kerapatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)	16
3.	Klasifikasi Barang: <i>Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods</i>	18
4.	Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019	29
5.	Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS	30

Daftar Tabel

1.	Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia.....	14
2.	Panjang dan Kerapatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)	16
3.	Klasifikasi Barang: <i>Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods</i>	18
4.	Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019	29
5.	Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS	30

Daftar Tabel

1.	Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia.....	14
2.	Panjang dan Kerapatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)	16
3.	Klasifikasi Barang: <i>Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods</i>	18
4.	Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019	29
5.	Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS	30

Daftar Tabel

1.	Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia.....	14
2.	Panjang dan Kerapatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)	16
3.	Klasifikasi Barang: <i>Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods</i>	18
4.	Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019	29
5.	Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS	30

Daftar Gambar

1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012.....	1
2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013	2
3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013	4
4. The Middle Income Trap: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi.....	5
5. Bonus Demografi.....	6
6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia.....	7
7. Harga komoditas-komoditas global naik secara dramatis (2002-2012)	8
8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok	9
9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030	11
10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi.....	12
11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010	16
12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013	27
13. Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)	27
14. IPB produktif dalam “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”	38
15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional	39

Daftar Gambar

1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012.....	1
2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013	2
3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013	4
4. The Middle Income Trap: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi.....	5
5. Bonus Demografi.....	6
6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia.....	7
7. Harga komoditas-komoditas global naik secara dramatis (2002-2012)	8
8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok	9
9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030	11
10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi.....	12
11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010	16
12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013	27
13. Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)	27
14. IPB produktif dalam “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”	38
15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional	39

Daftar Gambar

1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012.....	1
2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013	2
3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013	4
4. The Middle Income Trap: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi.....	5
5. Bonus Demografi.....	6
6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia.....	7
7. Harga komoditas-komoditas global naik secara dramatis (2002-2012)	8
8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok	9
9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030	11
10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi.....	12
11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010	16
12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013	27
13. Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)	27
14. IPB produktif dalam “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”	38
15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional	39

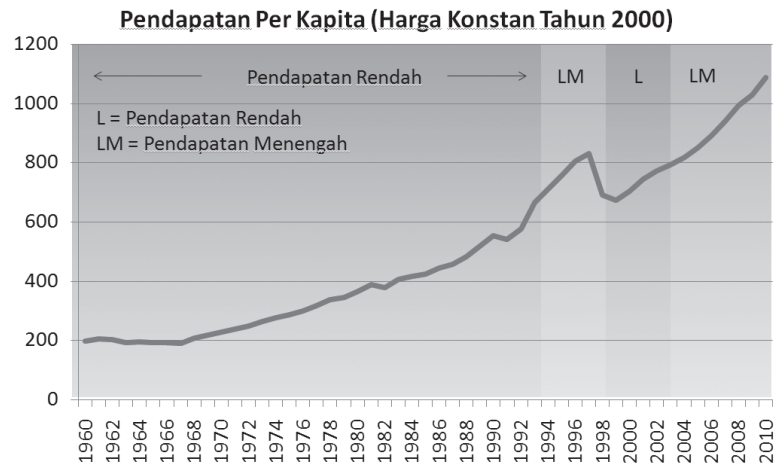
Daftar Gambar

1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012.....	1
2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013	2
3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013	4
4. The Middle Income Trap: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi.....	5
5. Bonus Demografi.....	6
6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia.....	7
7. Harga komoditas-komoditas global naik secara dramatis (2002-2012)	8
8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok	9
9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030	11
10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi.....	12
11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010	16
12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013	27
13. Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)	27
14. IPB produktif dalam “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”	38
15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional	39

Pendahuluan

Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia

Dalam perspektif sejarah sejak proklamasi kemerdekaan, terutama dalam sekitar lima puluh tahun terakhir ini, kita telah menyaksikan **perkembangan perekonomian nasional yang sangat mengesankan**. Dalam kurun waktu itu pendapatan rata-rata kita meningkat lebih dari lima kali lipat, sehingga kita telah naik kelas dari negara berpendapatan rendah menjadi negara berpendapatan menengah. Lihat Gambar 1.



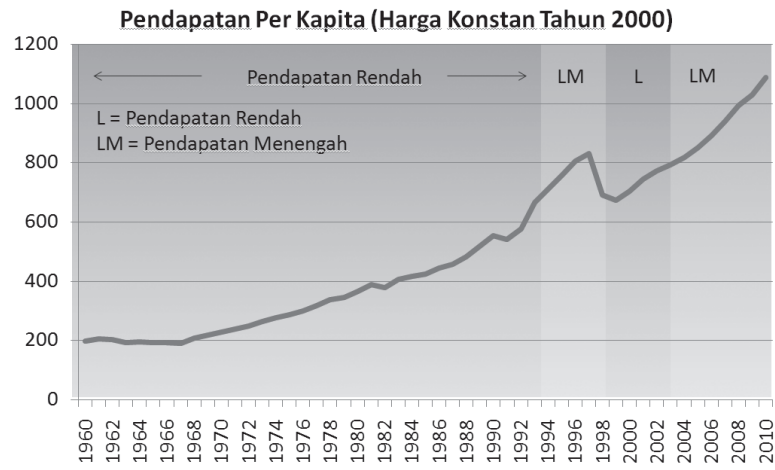
Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012 (dalam US\$)

Pendahuluan

Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia

Dalam perspektif sejarah sejak proklamasi kemerdekaan, terutama dalam sekitar lima puluh tahun terakhir ini, kita telah menyaksikan **perkembangan perekonomian nasional yang sangat mengesankan**. Dalam kurun waktu itu pendapatan rata-rata kita meningkat lebih dari lima kali lipat, sehingga kita telah naik kelas dari negara berpendapatan rendah menjadi negara berpendapatan menengah. Lihat Gambar 1.



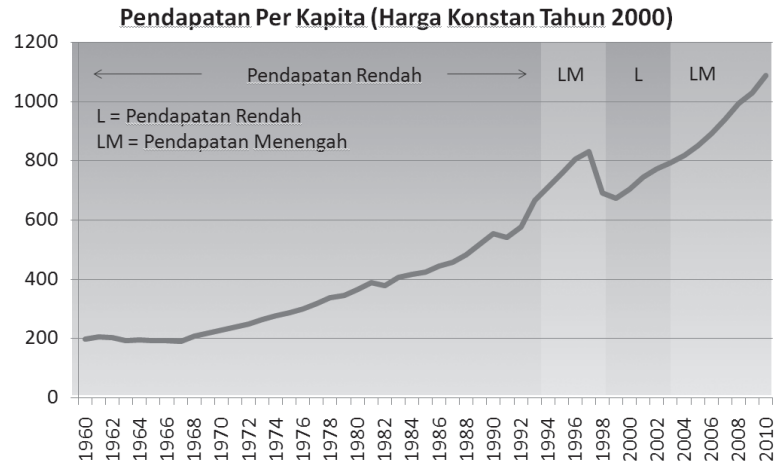
Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012 (dalam US\$)

Pendahuluan

Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia

Dalam perspektif sejarah sejak proklamasi kemerdekaan, terutama dalam sekitar lima puluh tahun terakhir ini, kita telah menyaksikan **perkembangan perekonomian nasional yang sangat mengesankan**. Dalam kurun waktu itu pendapatan rata-rata kita meningkat lebih dari lima kali lipat, sehingga kita telah naik kelas dari negara berpendapatan rendah menjadi negara berpendapatan menengah. Lihat Gambar 1.



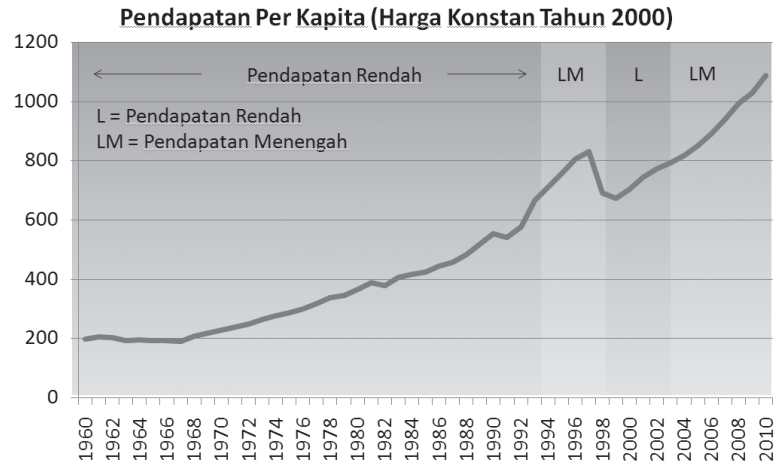
Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012 (dalam US\$)

Pendahuluan

Tinjauan Singkat atas Perkembangan Perekonomian Indonesia

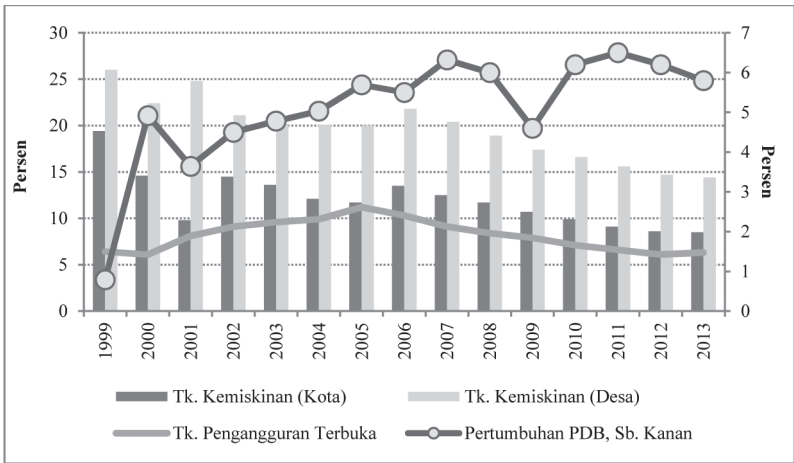
Dalam perspektif sejarah sejak proklamasi kemerdekaan, terutama dalam sekitar lima puluh tahun terakhir ini, kita telah menyaksikan **perkembangan perekonomian nasional yang sangat mengesankan**. Dalam kurun waktu itu pendapatan rata-rata kita meningkat lebih dari lima kali lipat, sehingga kita telah naik kelas dari negara berpendapatan rendah menjadi negara berpendapatan menengah. Lihat Gambar 1.



Sumber: Badan Pusat Statistik

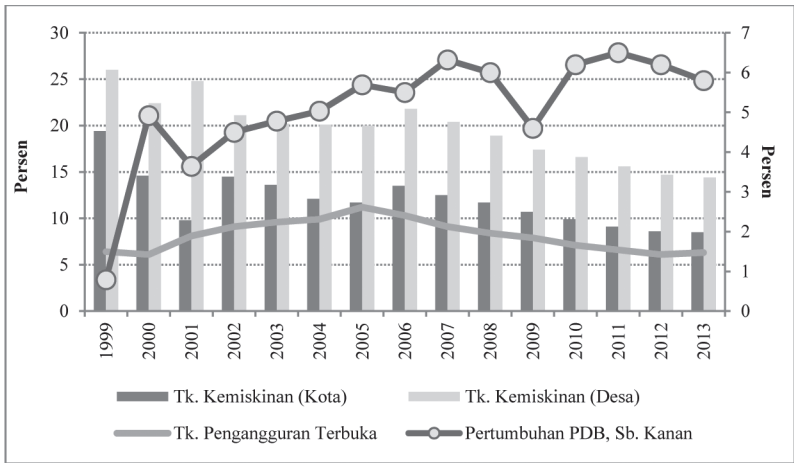
Gambar 1. Pendapatan Per Kapita 1960-2012 (dalam US\$)

Prestasi yang patut disyukuri itu tidak dengan sendirinya menghilangkan berbagai tantangan masalah ekonomi yang berat. Dalam kurun 1999-2012 tingkat kemiskinan di Indonesia berkurang dari 24 persen menjadi 12 persen. Namun ada sekitar 68 juta jiwa yang tingkat kehidupannya hanya sedikit di atas garis kemiskinan. Mereka ini sangat rentan terhadap kenaikan harga pangan, ancaman penyakit, dan bencana alam. Ternyata kemajuan ekonomi telah lebih banyak dinikmati oleh mereka yang berpendapatan tinggi, sementara itu mereka yang lebih miskin hanya menikmati sedikit saja dari kemajuan ekonomi yang kita capai. Lihat Gambar 2.



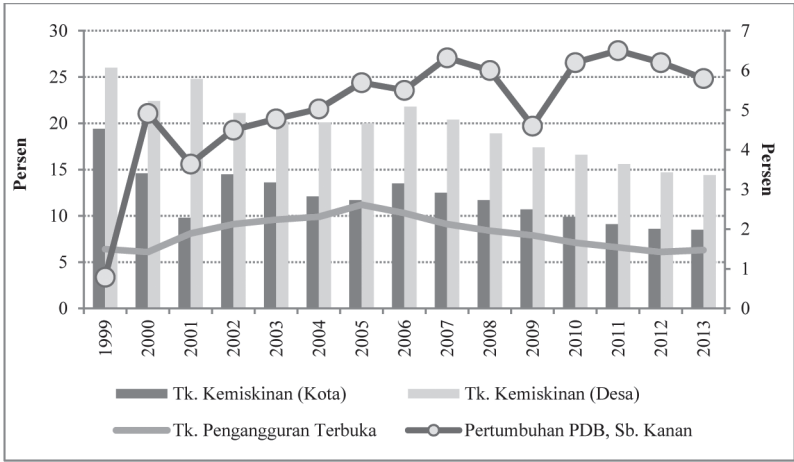
Sumber: Badan Pusat Statistik
Gambar 2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013

Prestasi yang patut disyukuri itu tidak dengan sendirinya menghilangkan berbagai tantangan masalah ekonomi yang berat. Dalam kurun 1999-2012 tingkat kemiskinan di Indonesia berkurang dari 24 persen menjadi 12 persen. Namun ada sekitar 68 juta jiwa yang tingkat kehidupannya hanya sedikit di atas garis kemiskinan. Mereka ini sangat rentan terhadap kenaikan harga pangan, ancaman penyakit, dan bencana alam. Ternyata kemajuan ekonomi telah lebih banyak dinikmati oleh mereka yang berpendapatan tinggi, sementara itu mereka yang lebih miskin hanya menikmati sedikit saja dari kemajuan ekonomi yang kita capai. Lihat Gambar 2.



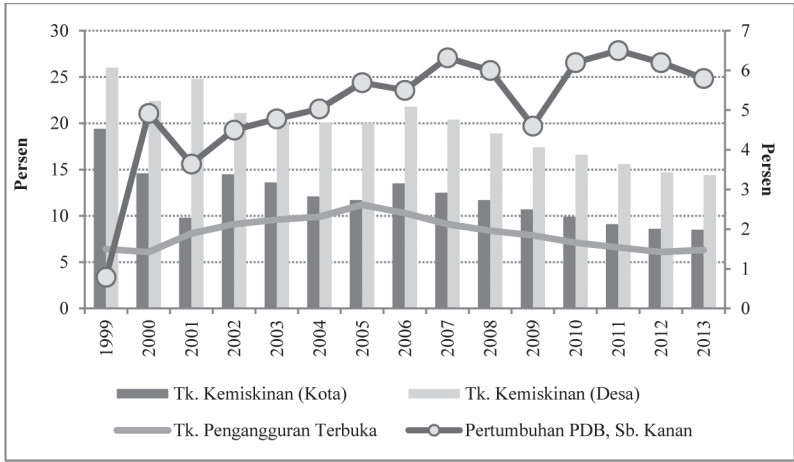
Sumber: Badan Pusat Statistik
Gambar 2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013

Prestasi yang patut disyukuri itu tidak dengan sendirinya menghilangkan berbagai tantangan masalah ekonomi yang berat. Dalam kurun 1999-2012 tingkat kemiskinan di Indonesia berkurang dari 24 persen menjadi 12 persen. Namun ada sekitar 68 juta jiwa yang tingkat kehidupannya hanya sedikit di atas garis kemiskinan. Mereka ini sangat rentan terhadap kenaikan harga pangan, ancaman penyakit, dan bencana alam. Ternyata kemajuan ekonomi telah lebih banyak dinikmati oleh mereka yang berpendapatan tinggi, sementara itu mereka yang lebih miskin hanya menikmati sedikit saja dari kemajuan ekonomi yang kita capai. Lihat Gambar 2.



Sumber: Badan Pusat Statistik
Gambar 2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013

Prestasi yang patut disyukuri itu tidak dengan sendirinya menghilangkan berbagai tantangan masalah ekonomi yang berat. Dalam kurun 1999-2012 tingkat kemiskinan di Indonesia berkurang dari 24 persen menjadi 12 persen. Namun ada sekitar 68 juta jiwa yang tingkat kehidupannya hanya sedikit di atas garis kemiskinan. Mereka ini sangat rentan terhadap kenaikan harga pangan, ancaman penyakit, dan bencana alam. Ternyata kemajuan ekonomi telah lebih banyak dinikmati oleh mereka yang berpendapatan tinggi, sementara itu mereka yang lebih miskin hanya menikmati sedikit saja dari kemajuan ekonomi yang kita capai. Lihat Gambar 2.



Sumber: Badan Pusat Statistik
Gambar 2. Pertumbuhan Ekonomi, Pengangguran, dan Kemiskinan 1999-2013

Erat berkaitan dengan masalah kemiskinan adalah masalah pengangguran. Tingkat pengangguran terbuka memang berada pada kisaran 5.70 persen. Namun perlu diingat bahwa definisi “tidak menganggur” dalam statistik kita sangat longgar, sehingga yang lebih relevan untuk dicermati adalah tingkat pengangguran terselubung (*disguised unemployment*), setengah menganggur (*under employment*), dan besarnya persentase angkatan kerja yang mencari nafkah dari sektor informal. Februari kemarin BPS mencatat, pekerja yang berstatus setengah penganggur ada sebanyak 10.57 juta orang (8.43 persen dari angkatan kerja), sedangkan yang berstatus pekerja paruh waktu 26.40 juta orang (21 persen). Adapun berdasarkan pendidikan terakhir, sebagian besar pekerja di Indonesia (46.80 persen) hanya lulusan SD atau lebih rendah. Bila ukuran-ukuran itu yang kita cermati, maka situasi ketenagakerjaan kita masih memprihatinkan.

Badan Pusat Statistik melaporkan bahwa tingkat ketimpangan yang ditunjukkan dengan indeks Gini telah terus memburuk dalam sepuluh tahun terakhir ini. Angka terakhir tercatat sebesar 0.41 yang secara relatif telah memasuki ambang batas berbahaya. Lebih memprihatinkan lagi, laju perubahan ketimpangan yang memburuk tersebut terjadi dalam kurun waktu yang sangat pendek. Lagi pula, angka indeks Gini tersebut banyak dinilai bersifat *underestimate*, karena oleh BPS dihitung berdasarkan data pengeluaran. Apabila dihitung berdasarkan data pendapatan, apalagi data penguasaan aset, maka angka indeks ketimpangan tersebut pasti lebih buruk lagi. Lihat Gambar 3.

Erat berkaitan dengan masalah kemiskinan adalah masalah pengangguran. Tingkat pengangguran terbuka memang berada pada kisaran 5.70 persen. Namun perlu diingat bahwa definisi “tidak menganggur” dalam statistik kita sangat longgar, sehingga yang lebih relevan untuk dicermati adalah tingkat pengangguran terselubung (*disguised unemployment*), setengah menganggur (*under employment*), dan besarnya persentase angkatan kerja yang mencari nafkah dari sektor informal. Februari kemarin BPS mencatat, pekerja yang berstatus setengah penganggur ada sebanyak 10.57 juta orang (8.43 persen dari angkatan kerja), sedangkan yang berstatus pekerja paruh waktu 26.40 juta orang (21 persen). Adapun berdasarkan pendidikan terakhir, sebagian besar pekerja di Indonesia (46.80 persen) hanya lulusan SD atau lebih rendah. Bila ukuran-ukuran itu yang kita cermati, maka situasi ketenagakerjaan kita masih memprihatinkan.

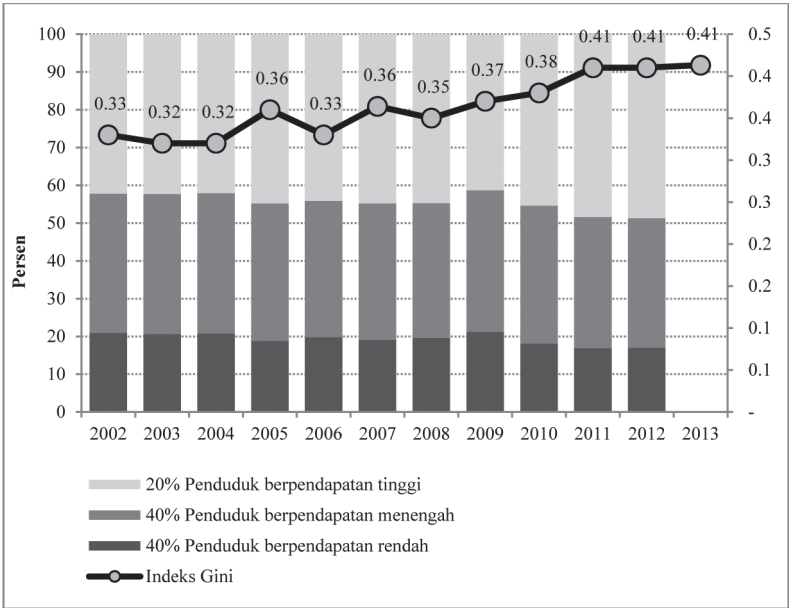
Badan Pusat Statistik melaporkan bahwa tingkat ketimpangan yang ditunjukkan dengan indeks Gini telah terus memburuk dalam sepuluh tahun terakhir ini. Angka terakhir tercatat sebesar 0.41 yang secara relatif telah memasuki ambang batas berbahaya. Lebih memprihatinkan lagi, laju perubahan ketimpangan yang memburuk tersebut terjadi dalam kurun waktu yang sangat pendek. Lagi pula, angka indeks Gini tersebut banyak dinilai bersifat *underestimate*, karena oleh BPS dihitung berdasarkan data pengeluaran. Apabila dihitung berdasarkan data pendapatan, apalagi data penguasaan aset, maka angka indeks ketimpangan tersebut pasti lebih buruk lagi. Lihat Gambar 3.

Erat berkaitan dengan masalah kemiskinan adalah masalah pengangguran. Tingkat pengangguran terbuka memang berada pada kisaran 5.70 persen. Namun perlu diingat bahwa definisi “tidak menganggur” dalam statistik kita sangat longgar, sehingga yang lebih relevan untuk dicermati adalah tingkat pengangguran terselubung (*disguised unemployment*), setengah menganggur (*under employment*), dan besarnya persentase angkatan kerja yang mencari nafkah dari sektor informal. Februari kemarin BPS mencatat, pekerja yang berstatus setengah penganggur ada sebanyak 10.57 juta orang (8.43 persen dari angkatan kerja), sedangkan yang berstatus pekerja paruh waktu 26.40 juta orang (21 persen). Adapun berdasarkan pendidikan terakhir, sebagian besar pekerja di Indonesia (46.80 persen) hanya lulusan SD atau lebih rendah. Bila ukuran-ukuran itu yang kita cermati, maka situasi ketenagakerjaan kita masih memprihatinkan.

Badan Pusat Statistik melaporkan bahwa tingkat ketimpangan yang ditunjukkan dengan indeks Gini telah terus memburuk dalam sepuluh tahun terakhir ini. Angka terakhir tercatat sebesar 0.41 yang secara relatif telah memasuki ambang batas berbahaya. Lebih memprihatinkan lagi, laju perubahan ketimpangan yang memburuk tersebut terjadi dalam kurun waktu yang sangat pendek. Lagi pula, angka indeks Gini tersebut banyak dinilai bersifat *underestimate*, karena oleh BPS dihitung berdasarkan data pengeluaran. Apabila dihitung berdasarkan data pendapatan, apalagi data penguasaan aset, maka angka indeks ketimpangan tersebut pasti lebih buruk lagi. Lihat Gambar 3.

Erat berkaitan dengan masalah kemiskinan adalah masalah pengangguran. Tingkat pengangguran terbuka memang berada pada kisaran 5.70 persen. Namun perlu diingat bahwa definisi “tidak menganggur” dalam statistik kita sangat longgar, sehingga yang lebih relevan untuk dicermati adalah tingkat pengangguran terselubung (*disguised unemployment*), setengah menganggur (*under employment*), dan besarnya persentase angkatan kerja yang mencari nafkah dari sektor informal. Februari kemarin BPS mencatat, pekerja yang berstatus setengah penganggur ada sebanyak 10.57 juta orang (8.43 persen dari angkatan kerja), sedangkan yang berstatus pekerja paruh waktu 26.40 juta orang (21 persen). Adapun berdasarkan pendidikan terakhir, sebagian besar pekerja di Indonesia (46.80 persen) hanya lulusan SD atau lebih rendah. Bila ukuran-ukuran itu yang kita cermati, maka situasi ketenagakerjaan kita masih memprihatinkan.

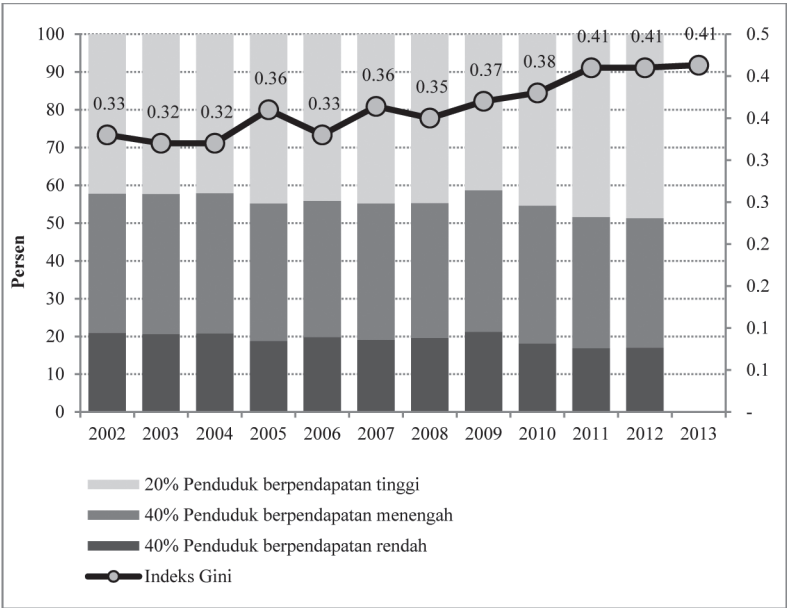
Badan Pusat Statistik melaporkan bahwa tingkat ketimpangan yang ditunjukkan dengan indeks Gini telah terus memburuk dalam sepuluh tahun terakhir ini. Angka terakhir tercatat sebesar 0.41 yang secara relatif telah memasuki ambang batas berbahaya. Lebih memprihatinkan lagi, laju perubahan ketimpangan yang memburuk tersebut terjadi dalam kurun waktu yang sangat pendek. Lagi pula, angka indeks Gini tersebut banyak dinilai bersifat *underestimate*, karena oleh BPS dihitung berdasarkan data pengeluaran. Apabila dihitung berdasarkan data pendapatan, apalagi data penguasaan aset, maka angka indeks ketimpangan tersebut pasti lebih buruk lagi. Lihat Gambar 3.



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013

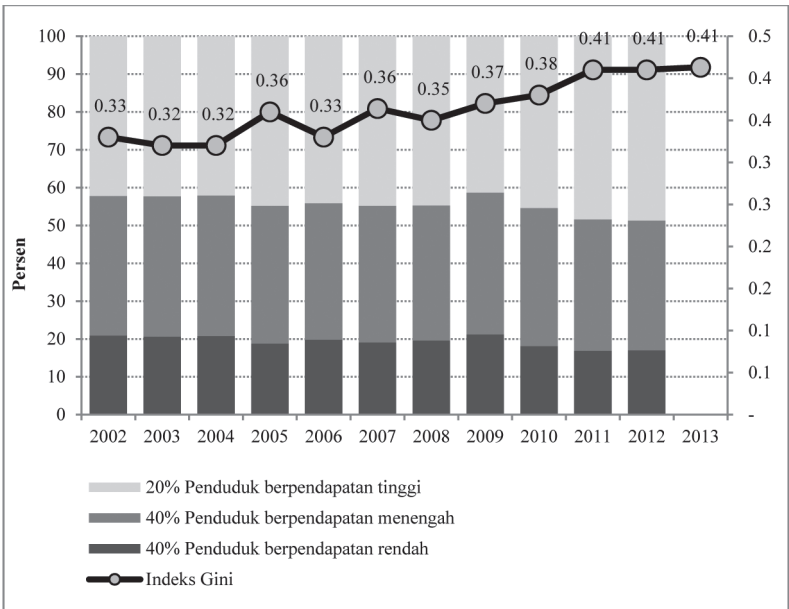
Terlepas dari ketiga masalah ekonomi tersebut, yakni besarnya jumlah rumah tangga yang “hampir miskin”, situasi ketenagakerjaan yang memprihatinkan, dan ketimpangan yang terus memburuk, sesungguhnya masih ada sejumlah peluang yang terbuka lebar bagi penyelesaian masalah-masalah tersebut. Bahkan apabila kita menempuh strategi pembangunan yang tepat, dalam kurun waktu kurang dari dua puluh tahun ke depan tidak mustahil negara kita mampu naik kelas lagi menjadi negara berpenghasilan tinggi. Sebaliknya, apabila kita gagal menempuh strategi pembangunan yang tepat, maka kita dapat terperangkap ke dalam jebakan pendapatan menengah (*middle income trap*) sebagaimana yang



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013

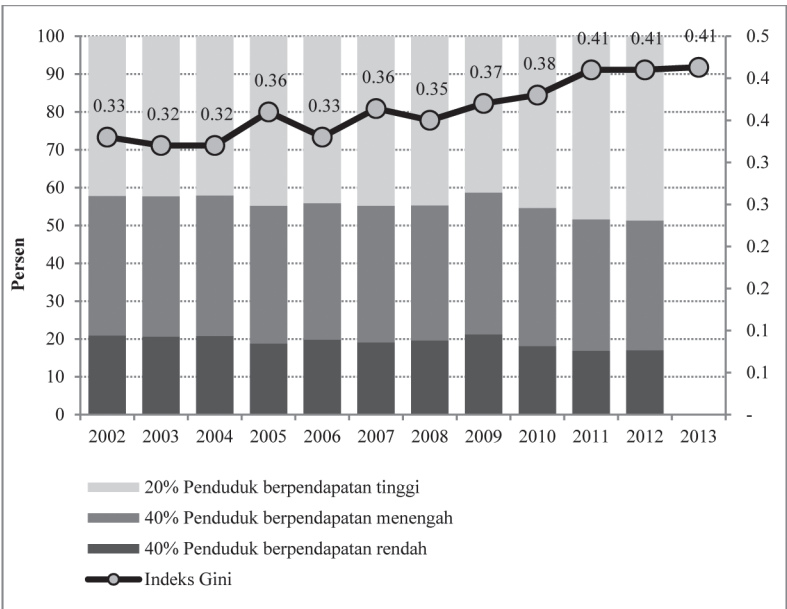
Terlepas dari ketiga masalah ekonomi tersebut, yakni besarnya jumlah rumah tangga yang “hampir miskin”, situasi ketenagakerjaan yang memprihatinkan, dan ketimpangan yang terus memburuk, sesungguhnya masih ada sejumlah peluang yang terbuka lebar bagi penyelesaian masalah-masalah tersebut. Bahkan apabila kita menempuh strategi pembangunan yang tepat, dalam kurun waktu kurang dari dua puluh tahun ke depan tidak mustahil negara kita mampu naik kelas lagi menjadi negara berpenghasilan tinggi. Sebaliknya, apabila kita gagal menempuh strategi pembangunan yang tepat, maka kita dapat terperangkap ke dalam jebakan pendapatan menengah (*middle income trap*) sebagaimana yang



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013

Terlepas dari ketiga masalah ekonomi tersebut, yakni besarnya jumlah rumah tangga yang “hampir miskin”, situasi ketenagakerjaan yang memprihatinkan, dan ketimpangan yang terus memburuk, sesungguhnya masih ada sejumlah peluang yang terbuka lebar bagi penyelesaian masalah-masalah tersebut. Bahkan apabila kita menempuh strategi pembangunan yang tepat, dalam kurun waktu kurang dari dua puluh tahun ke depan tidak mustahil negara kita mampu naik kelas lagi menjadi negara berpenghasilan tinggi. Sebaliknya, apabila kita gagal menempuh strategi pembangunan yang tepat, maka kita dapat terperangkap ke dalam jebakan pendapatan menengah (*middle income trap*) sebagaimana yang



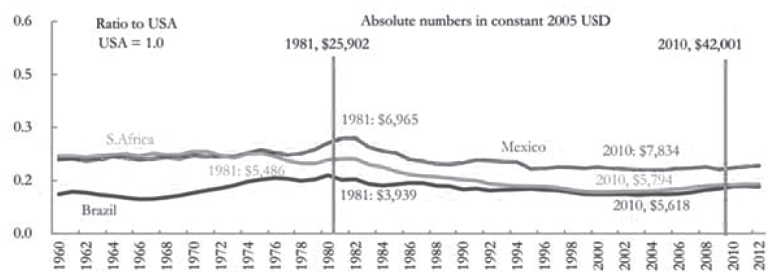
Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 3. Ketimpangan Pendapatan 2002-2013

Terlepas dari ketiga masalah ekonomi tersebut, yakni besarnya jumlah rumah tangga yang “hampir miskin”, situasi ketenagakerjaan yang memprihatinkan, dan ketimpangan yang terus memburuk, sesungguhnya masih ada sejumlah peluang yang terbuka lebar bagi penyelesaian masalah-masalah tersebut. Bahkan apabila kita menempuh strategi pembangunan yang tepat, dalam kurun waktu kurang dari dua puluh tahun ke depan tidak mustahil negara kita mampu naik kelas lagi menjadi negara berpenghasilan tinggi. Sebaliknya, apabila kita gagal menempuh strategi pembangunan yang tepat, maka kita dapat terperangkap ke dalam jebakan pendapatan menengah (*middle income trap*) sebagaimana yang

telah dialami oleh Brazil, Mexico, dan Afrika Selatan (The World Bank, 2014).

Ketiga negara berpendapatan menengah tersebut dalam waktu relatif sangat lama tidak mampu meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi sehingga gagal naik kelas menjadi negara berpendapatan tinggi. Oleh karena itu, permasalahannya adalah bagaimana merumuskan strategi pembangunan ekonomi yang mampu memanfaatkan peluang-peluang yang tersedia untuk meningkatkan laju pertumbuhan yang cukup tinggi untuk lepas dari jebakan pendapatan menengah.



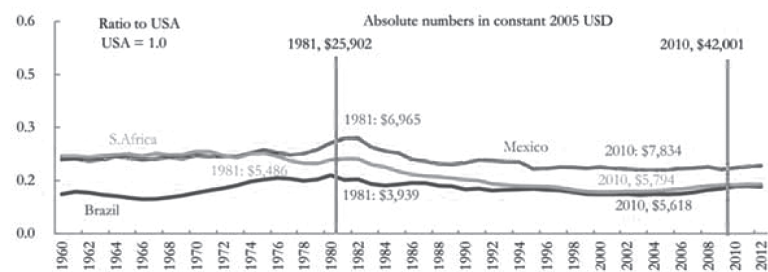
Sumber: The World Bank

Gambar 4. *The Middle Income Trap*: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi

Adapun peluang pertama yang perlu dimanfaatkan adalah yang disebut dengan **bonus demografi**. Dalam kurun 2013-2020 penduduk usia kerja kita bertambah sebanyak 14.8 juta jiwa, sehingga dari jumlah saat ini 174 juta jiwa bakal meningkat menjadi 189 juta jiwa. Saat ini sekitar 50 persen penduduk Indonesia

telah dialami oleh Brazil, Mexico, dan Afrika Selatan (The World Bank, 2014).

Ketiga negara berpendapatan menengah tersebut dalam waktu relatif sangat lama tidak mampu meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi sehingga gagal naik kelas menjadi negara berpendapatan tinggi. Oleh karena itu, permasalahannya adalah bagaimana merumuskan strategi pembangunan ekonomi yang mampu memanfaatkan peluang-peluang yang tersedia untuk meningkatkan laju pertumbuhan yang cukup tinggi untuk lepas dari jebakan pendapatan menengah.



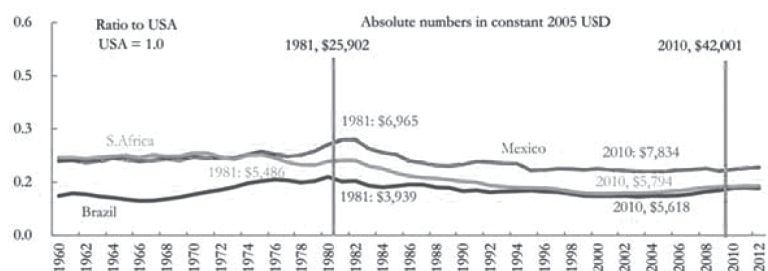
Sumber: The World Bank

Gambar 4. *The Middle Income Trap*: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi

Adapun peluang pertama yang perlu dimanfaatkan adalah yang disebut dengan **bonus demografi**. Dalam kurun 2013-2020 penduduk usia kerja kita bertambah sebanyak 14.8 juta jiwa, sehingga dari jumlah saat ini 174 juta jiwa bakal meningkat menjadi 189 juta jiwa. Saat ini sekitar 50 persen penduduk Indonesia

telah dialami oleh Brazil, Mexico, dan Afrika Selatan (The World Bank, 2014).

Ketiga negara berpendapatan menengah tersebut dalam waktu relatif sangat lama tidak mampu meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi sehingga gagal naik kelas menjadi negara berpendapatan tinggi. Oleh karena itu, permasalahannya adalah bagaimana merumuskan strategi pembangunan ekonomi yang mampu memanfaatkan peluang-peluang yang tersedia untuk meningkatkan laju pertumbuhan yang cukup tinggi untuk lepas dari jebakan pendapatan menengah.



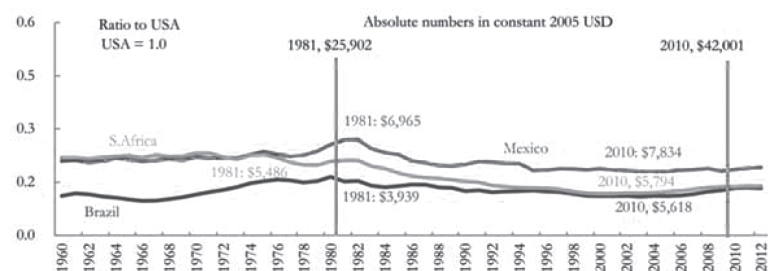
Sumber: The World Bank

Gambar 4. *The Middle Income Trap*: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi

Adapun peluang pertama yang perlu dimanfaatkan adalah yang disebut dengan **bonus demografi**. Dalam kurun 2013-2020 penduduk usia kerja kita bertambah sebanyak 14.8 juta jiwa, sehingga dari jumlah saat ini 174 juta jiwa bakal meningkat menjadi 189 juta jiwa. Saat ini sekitar 50 persen penduduk Indonesia

telah dialami oleh Brazil, Mexico, dan Afrika Selatan (The World Bank, 2014).

Ketiga negara berpendapatan menengah tersebut dalam waktu relatif sangat lama tidak mampu meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi sehingga gagal naik kelas menjadi negara berpendapatan tinggi. Oleh karena itu, permasalahannya adalah bagaimana merumuskan strategi pembangunan ekonomi yang mampu memanfaatkan peluang-peluang yang tersedia untuk meningkatkan laju pertumbuhan yang cukup tinggi untuk lepas dari jebakan pendapatan menengah.

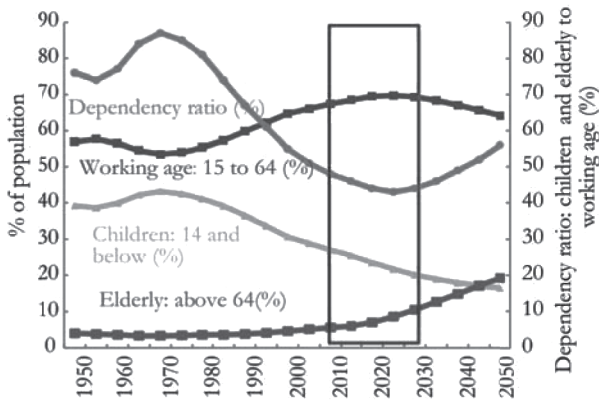


Sumber: The World Bank

Gambar 4. *The Middle Income Trap*: Brazil, Mexico dan Afrika Selatan mengalami kemandekan dalam pertumbuhan ekonomi

Adapun peluang pertama yang perlu dimanfaatkan adalah yang disebut dengan **bonus demografi**. Dalam kurun 2013-2020 penduduk usia kerja kita bertambah sebanyak 14.8 juta jiwa, sehingga dari jumlah saat ini 174 juta jiwa bakal meningkat menjadi 189 juta jiwa. Saat ini sekitar 50 persen penduduk Indonesia

berusia di bawah 30 tahun. Mereka ini umumnya berpendidikan baik dan melek teknologi informasi. Orang-orang muda ini adalah sumber daya manusia yang luar biasa yang mampu meningkatkan produktivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi.

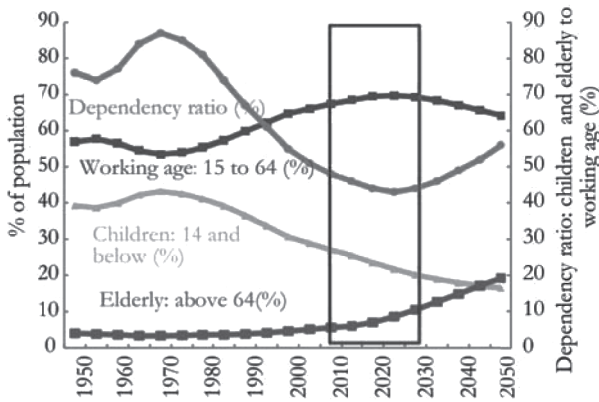


Sumber: The World Bank

Gambar 5. Bonus Demografi

Peluang kedua berkaitan dengan tumbuhnya kota-kota (*urbanisasi*) di Indonesia. Penduduk perkotaan bertumbuh dengan laju empat persen per tahun. Angka itu termasuk yang paling tinggi di dunia. Pada tahun 2012 penduduk Indonesia yang bermukim di perkotaan mencapai 52 persen; diperkirakan angka itu bakal mencapai 68 persen sebelum tahun 2025. Ada cukup banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pertumbuhan kota-kota sangat efektif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi asalkan tersedia *infrastruktur yang memadai* (Lewis, 2014).

berusia di bawah 30 tahun. Mereka ini umumnya berpendidikan baik dan melek teknologi informasi. Orang-orang muda ini adalah sumber daya manusia yang luar biasa yang mampu meningkatkan produktivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi.

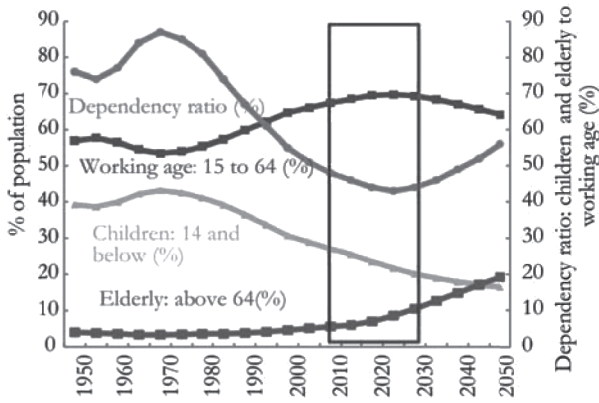


Sumber: The World Bank

Gambar 5. Bonus Demografi

Peluang kedua berkaitan dengan tumbuhnya kota-kota (*urbanisasi*) di Indonesia. Penduduk perkotaan bertumbuh dengan laju empat persen per tahun. Angka itu termasuk yang paling tinggi di dunia. Pada tahun 2012 penduduk Indonesia yang bermukim di perkotaan mencapai 52 persen; diperkirakan angka itu bakal mencapai 68 persen sebelum tahun 2025. Ada cukup banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pertumbuhan kota-kota sangat efektif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi asalkan tersedia *infrastruktur yang memadai* (Lewis, 2014).

berusia di bawah 30 tahun. Mereka ini umumnya berpendidikan baik dan melek teknologi informasi. Orang-orang muda ini adalah sumber daya manusia yang luar biasa yang mampu meningkatkan produktivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi.

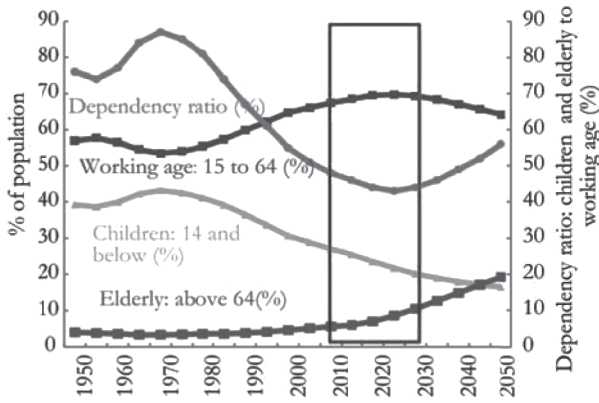


Sumber: The World Bank

Gambar 5. Bonus Demografi

Peluang kedua berkaitan dengan tumbuhnya kota-kota (*urbanisasi*) di Indonesia. Penduduk perkotaan bertumbuh dengan laju empat persen per tahun. Angka itu termasuk yang paling tinggi di dunia. Pada tahun 2012 penduduk Indonesia yang bermukim di perkotaan mencapai 52 persen; diperkirakan angka itu bakal mencapai 68 persen sebelum tahun 2025. Ada cukup banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pertumbuhan kota-kota sangat efektif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi asalkan tersedia *infrastruktur yang memadai* (Lewis, 2014).

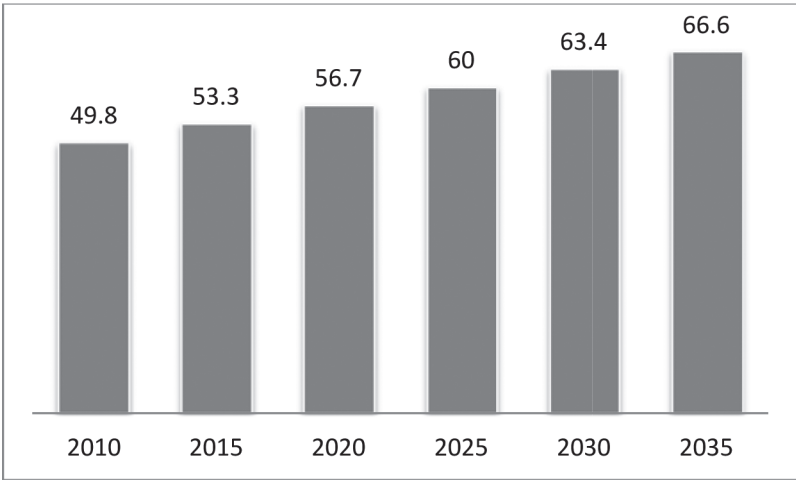
berusia di bawah 30 tahun. Mereka ini umumnya berpendidikan baik dan melek teknologi informasi. Orang-orang muda ini adalah sumber daya manusia yang luar biasa yang mampu meningkatkan produktivitas dan mendorong pertumbuhan ekonomi.



Sumber: The World Bank

Gambar 5. Bonus Demografi

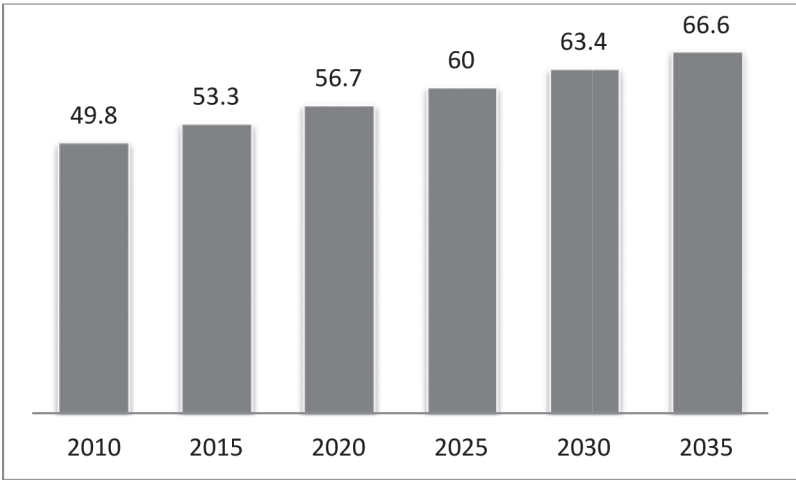
Peluang kedua berkaitan dengan tumbuhnya kota-kota (*urbanisasi*) di Indonesia. Penduduk perkotaan bertumbuh dengan laju empat persen per tahun. Angka itu termasuk yang paling tinggi di dunia. Pada tahun 2012 penduduk Indonesia yang bermukim di perkotaan mencapai 52 persen; diperkirakan angka itu bakal mencapai 68 persen sebelum tahun 2025. Ada cukup banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pertumbuhan kota-kota sangat efektif dalam mendorong pertumbuhan ekonomi asalkan tersedia *infrastruktur yang memadai* (Lewis, 2014).



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia

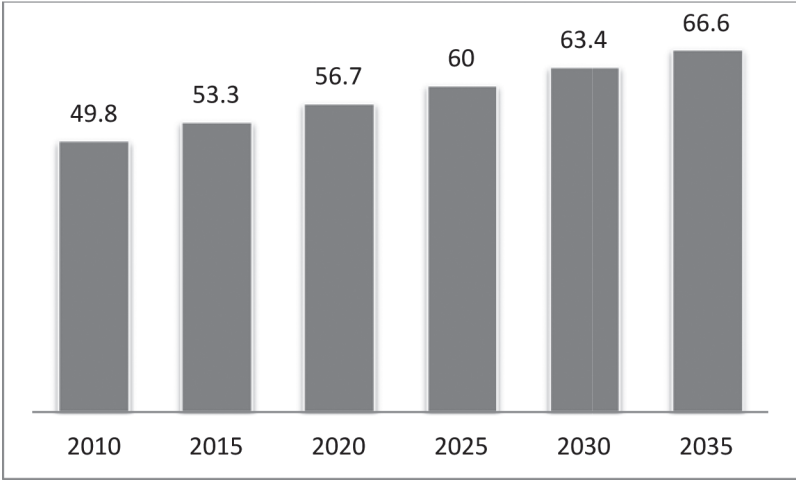
Dalam kurun waktu sekitar sepuluh tahun (2002-2012) harga-harga komoditas yang tinggi (*commodities boom*) telah membelokkan arah investasi dari yang semula di sektor manufaktur dan sektor-sektor *tradable* lainnya ke sektor sumber daya (pertanian dan pertambangan) dan sektor-sektor *non-tradable* lainnya seperti sektor properti. Peluang muncul ketika dalam dua tahun terakhir ini ada kecenderungan ***harga-harga komoditas tersebut mulai menurun.*** Penurunan harga-harga tersebut menyebabkan terjadinya depresiasi nilai tukar efektif. Dapat diharapkan bahwa pada gilirannya hal tersebut akan merangsang investasi di sektor manufaktur, mendorong ekspor barang-barang manufaktur, dan sekaligus memperkuat daya saing. Inilah peluang ketiga.



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia

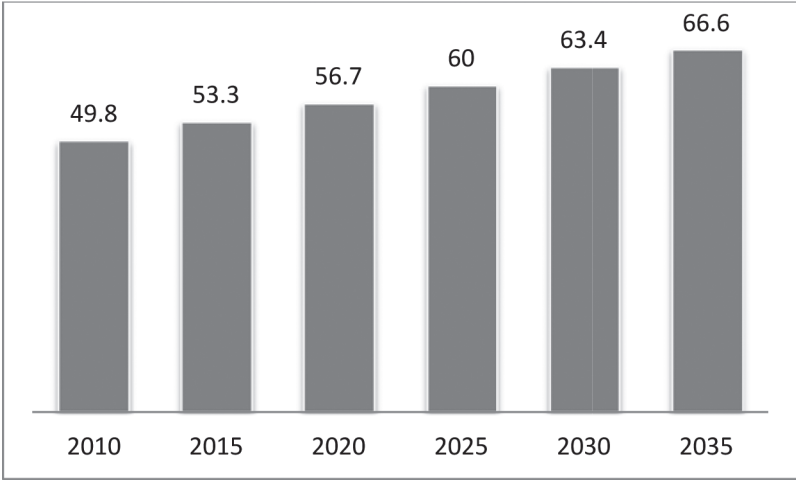
Dalam kurun waktu sekitar sepuluh tahun (2002-2012) harga-harga komoditas yang tinggi (*commodities boom*) telah membelokkan arah investasi dari yang semula di sektor manufaktur dan sektor-sektor *tradable* lainnya ke sektor sumber daya (pertanian dan pertambangan) dan sektor-sektor *non-tradable* lainnya seperti sektor properti. Peluang muncul ketika dalam dua tahun terakhir ini ada kecenderungan ***harga-harga komoditas tersebut mulai menurun.*** Penurunan harga-harga tersebut menyebabkan terjadinya depresiasi nilai tukar efektif. Dapat diharapkan bahwa pada gilirannya hal tersebut akan merangsang investasi di sektor manufaktur, mendorong ekspor barang-barang manufaktur, dan sekaligus memperkuat daya saing. Inilah peluang ketiga.



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia

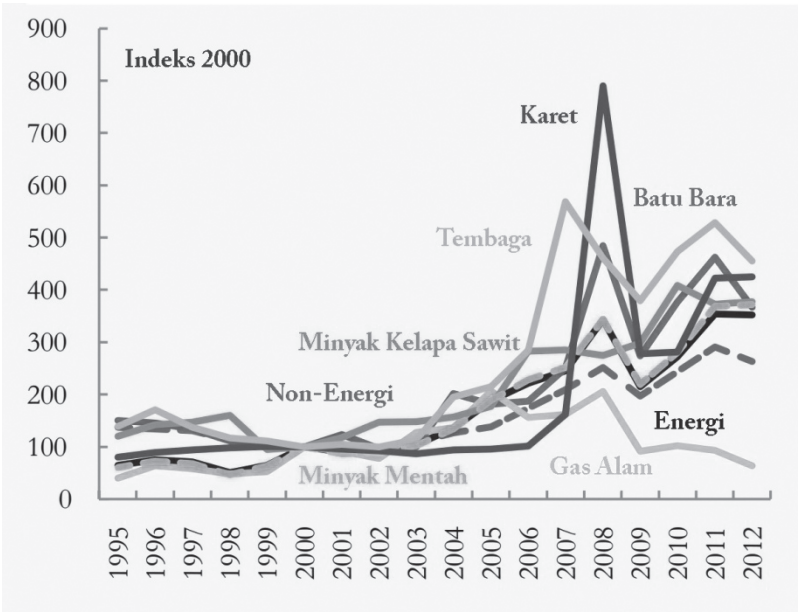
Dalam kurun waktu sekitar sepuluh tahun (2002-2012) harga-harga komoditas yang tinggi (*commodities boom*) telah membelokkan arah investasi dari yang semula di sektor manufaktur dan sektor-sektor *tradable* lainnya ke sektor sumber daya (pertanian dan pertambangan) dan sektor-sektor *non-tradable* lainnya seperti sektor properti. Peluang muncul ketika dalam dua tahun terakhir ini ada kecenderungan ***harga-harga komoditas tersebut mulai menurun.*** Penurunan harga-harga tersebut menyebabkan terjadinya depresiasi nilai tukar efektif. Dapat diharapkan bahwa pada gilirannya hal tersebut akan merangsang investasi di sektor manufaktur, mendorong ekspor barang-barang manufaktur, dan sekaligus memperkuat daya saing. Inilah peluang ketiga.



Sumber: Badan Pusat Statistik

Gambar 6. Proyeksi Persentase Penduduk Perkotaan di Indonesia

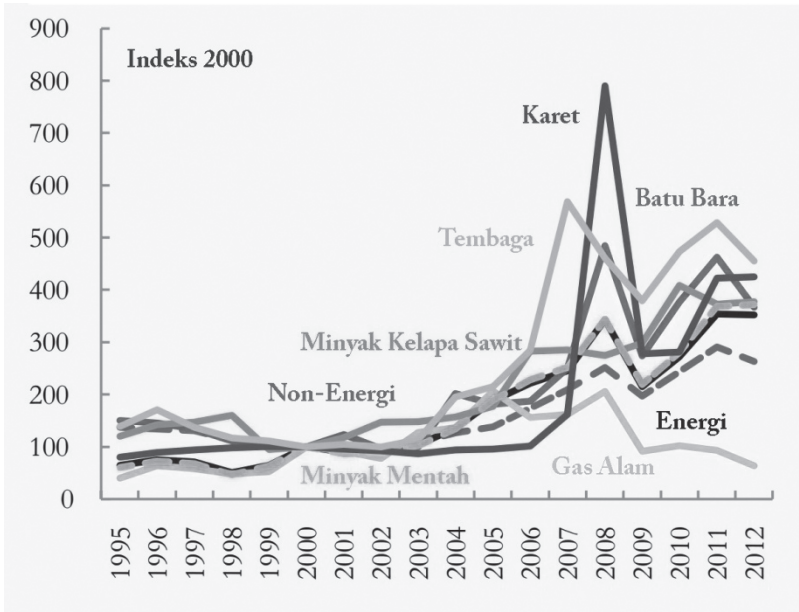
Dalam kurun waktu sekitar sepuluh tahun (2002-2012) harga-harga komoditas yang tinggi (*commodities boom*) telah membelokkan arah investasi dari yang semula di sektor manufaktur dan sektor-sektor *tradable* lainnya ke sektor sumber daya (pertanian dan pertambangan) dan sektor-sektor *non-tradable* lainnya seperti sektor properti. Peluang muncul ketika dalam dua tahun terakhir ini ada kecenderungan ***harga-harga komoditas tersebut mulai menurun.*** Penurunan harga-harga tersebut menyebabkan terjadinya depresiasi nilai tukar efektif. Dapat diharapkan bahwa pada gilirannya hal tersebut akan merangsang investasi di sektor manufaktur, mendorong ekspor barang-barang manufaktur, dan sekaligus memperkuat daya saing. Inilah peluang ketiga.



Sumber: The World Bank

Gambar 7. Harga komoditas-komoditas global naik secara drastis (2002-2012)

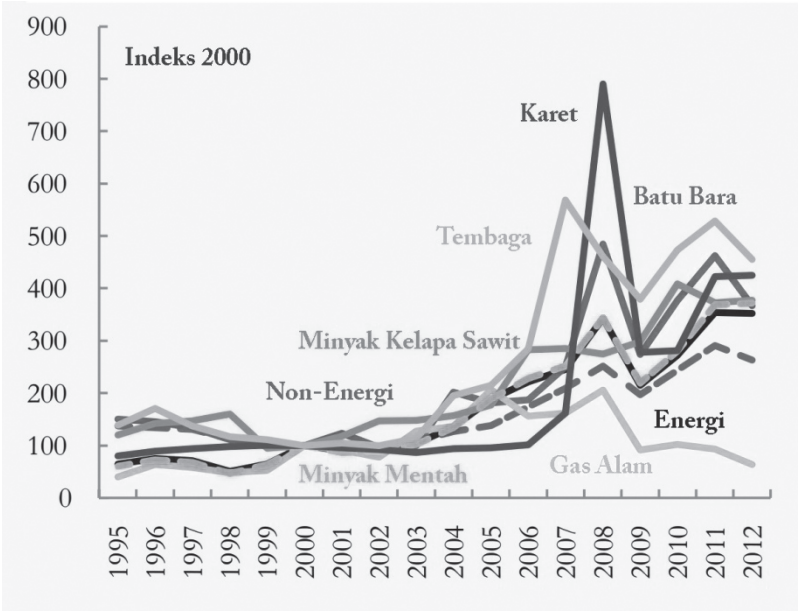
Adapun peluang keempat adalah *perkembangan perekonomian Tiongkok*. Tingkat upah di negara itu naik sedemikian tinggi (rata-rata sekitar 15 persen per tahun sejak 2001) sehingga membuat produk-produk Indonesia yang berbasis tenaga kerja (padat karya) menjadi berdaya saing lebih kuat. Di samping itu, mata uang Yuan yang mengalami apresiasi sebesar 30 persen sejak 2005 telah melemahkan daya saing produk Tiongkok. Melemahnya perekonomian Tiongkok merupakan peluang bagi masuknya investasi baru ke Indonesia.



Sumber: The World Bank

Gambar 7. Harga komoditas-komoditas global naik secara drastis (2002-2012)

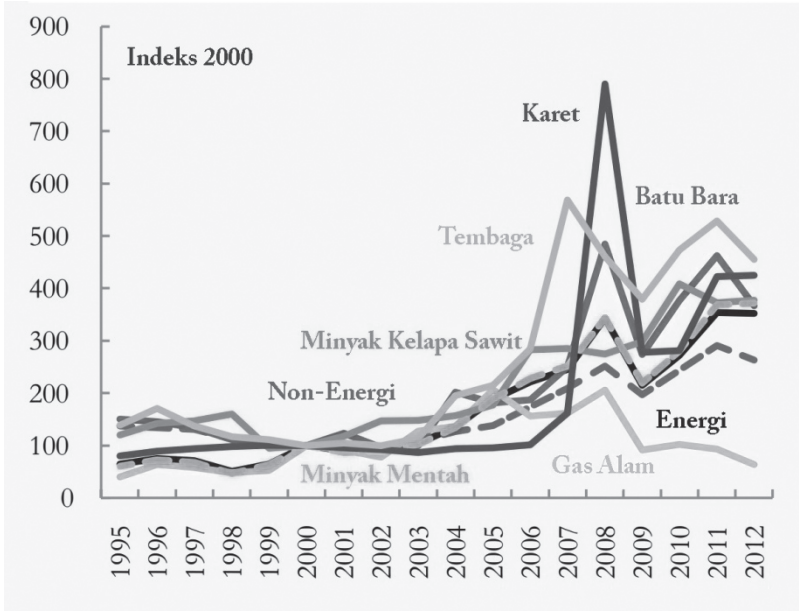
Adapun peluang keempat adalah *perkembangan perekonomian Tiongkok*. Tingkat upah di negara itu naik sedemikian tinggi (rata-rata sekitar 15 persen per tahun sejak 2001) sehingga membuat produk-produk Indonesia yang berbasis tenaga kerja (padat karya) menjadi berdaya saing lebih kuat. Di samping itu, mata uang Yuan yang mengalami apresiasi sebesar 30 persen sejak 2005 telah melemahkan daya saing produk Tiongkok. Melemahnya perekonomian Tiongkok merupakan peluang bagi masuknya investasi baru ke Indonesia.



Sumber: The World Bank

Gambar 7. Harga komoditas-komoditas global naik secara drastis (2002-2012)

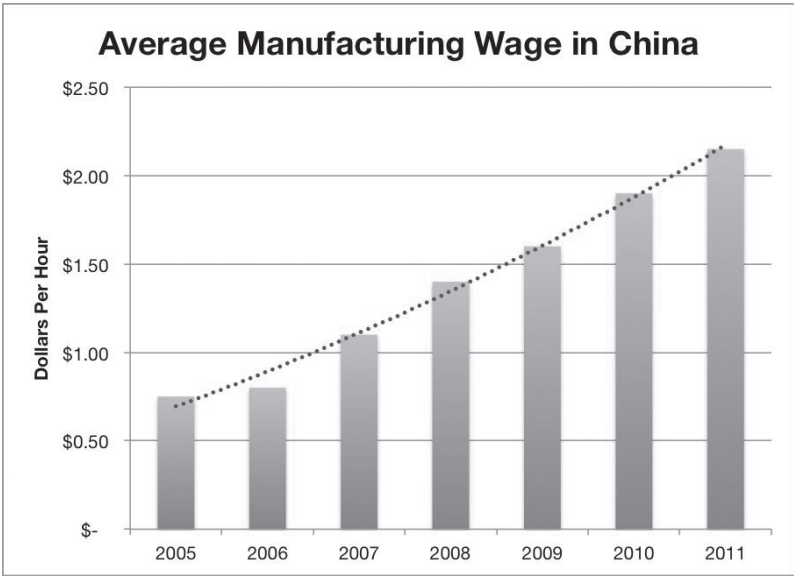
Adapun peluang keempat adalah *perkembangan perekonomian Tiongkok*. Tingkat upah di negara itu naik sedemikian tinggi (rata-rata sekitar 15 persen per tahun sejak 2001) sehingga membuat produk-produk Indonesia yang berbasis tenaga kerja (padat karya) menjadi berdaya saing lebih kuat. Di samping itu, mata uang Yuan yang mengalami apresiasi sebesar 30 persen sejak 2005 telah melemahkan daya saing produk Tiongkok. Melemahnya perekonomian Tiongkok merupakan peluang bagi masuknya investasi baru ke Indonesia.



Sumber: The World Bank

Gambar 7. Harga komoditas-komoditas global naik secara drastis (2002-2012)

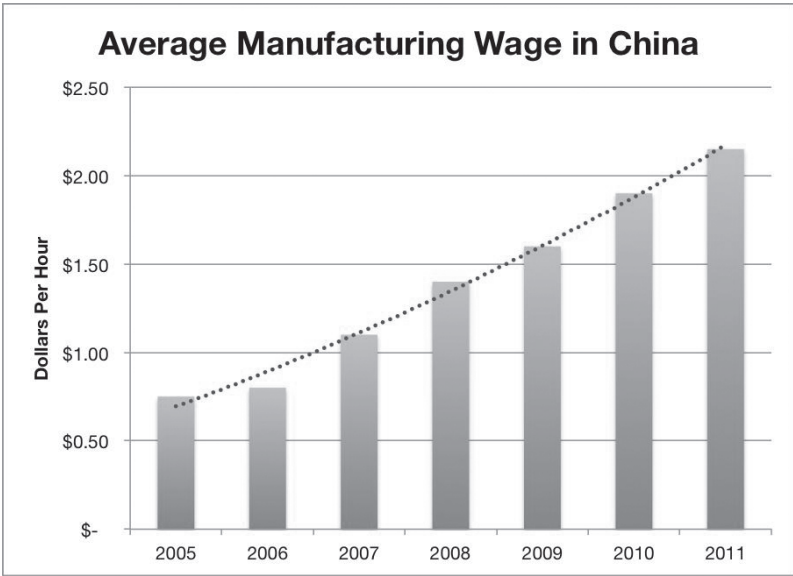
Adapun peluang keempat adalah *perkembangan perekonomian Tiongkok*. Tingkat upah di negara itu naik sedemikian tinggi (rata-rata sekitar 15 persen per tahun sejak 2001) sehingga membuat produk-produk Indonesia yang berbasis tenaga kerja (padat karya) menjadi berdaya saing lebih kuat. Di samping itu, mata uang Yuan yang mengalami apresiasi sebesar 30 persen sejak 2005 telah melemahkan daya saing produk Tiongkok. Melemahnya perekonomian Tiongkok merupakan peluang bagi masuknya investasi baru ke Indonesia.



Sumber: The World Bank

Gambar 8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok

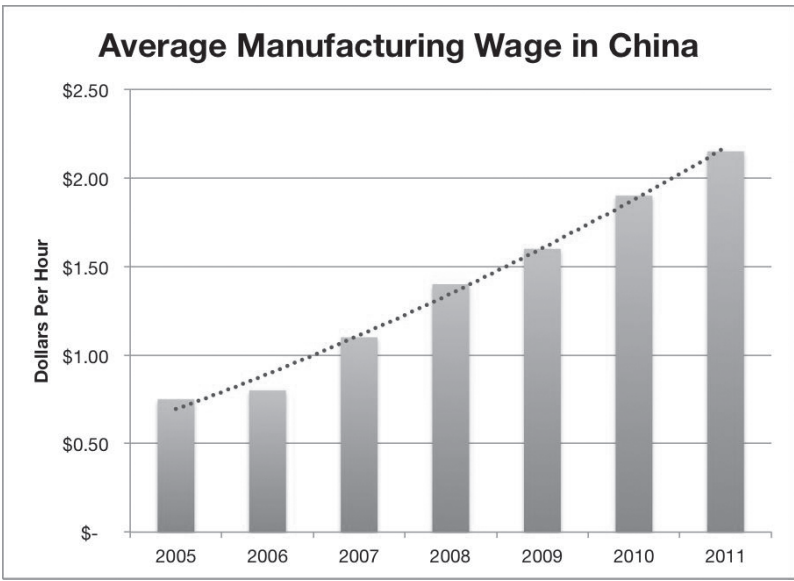
Strategi pembangunan yang tepat harus mampu memanfaatkan peluang-peluang itu untuk mempertahankan laju pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi untuk bukan saja menciptakan lapangan kerja, mengurangi pengangguran, dan mengentaskan kemiskinan, namun juga mengurangi ketimpangan pendapatan. Sudah berkembang luas kesadaran baru bahwa pemerataan pendapatan justeru mendorong pertumbuhan ekonomi; sedangkan paradigma lama bahwa pertumbuhan perlu mengorbankan pemerataan sudah banyak ditinggalkan karena tidak didukung oleh bukti empiris (Lucas, 1993; Benabou, 1996).



Sumber: The World Bank

Gambar 8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok

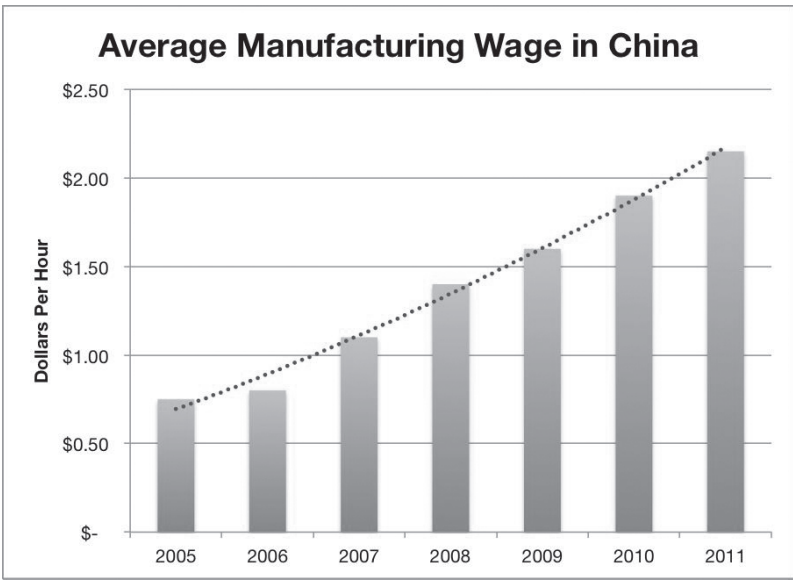
Strategi pembangunan yang tepat harus mampu memanfaatkan peluang-peluang itu untuk mempertahankan laju pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi untuk bukan saja menciptakan lapangan kerja, mengurangi pengangguran, dan mengentaskan kemiskinan, namun juga mengurangi ketimpangan pendapatan. Sudah berkembang luas kesadaran baru bahwa pemerataan pendapatan justeru mendorong pertumbuhan ekonomi; sedangkan paradigma lama bahwa pertumbuhan perlu mengorbankan pemerataan sudah banyak ditinggalkan karena tidak didukung oleh bukti empiris (Lucas, 1993; Benabou, 1996).



Sumber: The World Bank

Gambar 8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok

Strategi pembangunan yang tepat harus mampu memanfaatkan peluang-peluang itu untuk mempertahankan laju pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi untuk bukan saja menciptakan lapangan kerja, mengurangi pengangguran, dan mengentaskan kemiskinan, namun juga mengurangi ketimpangan pendapatan. Sudah berkembang luas kesadaran baru bahwa pemerataan pendapatan justeru mendorong pertumbuhan ekonomi; sedangkan paradigma lama bahwa pertumbuhan perlu mengorbankan pemerataan sudah banyak ditinggalkan karena tidak didukung oleh bukti empiris (Lucas, 1993; Benabou, 1996).



Sumber: The World Bank

Gambar 8. Perkembangan Perekonomian Tiongkok

Strategi pembangunan yang tepat harus mampu memanfaatkan peluang-peluang itu untuk mempertahankan laju pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi untuk bukan saja menciptakan lapangan kerja, mengurangi pengangguran, dan mengentaskan kemiskinan, namun juga mengurangi ketimpangan pendapatan. Sudah berkembang luas kesadaran baru bahwa pemerataan pendapatan justeru mendorong pertumbuhan ekonomi; sedangkan paradigma lama bahwa pertumbuhan perlu mengorbankan pemerataan sudah banyak ditinggalkan karena tidak didukung oleh bukti empiris (Lucas, 1993; Benabou, 1996).

Ada banyak sumber-sumber pertumbuhan ekonomi, namun dengan mempertimbangkan situasi Indonesia, saya bermaksud menelaah secara khusus peranan infrastruktur sebagai sumber daya yang efektif untuk menghindarkan perekonomian Indonesia dari jebakan pendapatan menengah. Saya menengarai bahwa dalam jangka lima sampai sepuluh tahun mendatang, bila tidak ada kebijakan publik yang luar biasa, keterlambatan pembangunan infrastruktur masih akan menjadi ganjalan atau *bottle neck* bagi upaya percepatan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Di pihak lain, saya juga bermaksud menunjukkan bahwa strategi pertumbuhan yang memanfaatkan peranan infrastruktur mengandung risiko-risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang bila tidak diwaspadai dapat menjadi ancaman yang sangat serius bagi upaya pencapaian pembangunan ekonomi. Risiko-risiko itu tidak diantisipasi secara memadai oleh Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono sebagaimana yang terungkap dalam dokumen MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) maupun oleh Pemerintahan Joko Widodo sebagaimana yang terungkap dalam dokumen Visi Misi Jokowi-JK. Persoalan pertumbuhan ekonomi adalah urusan semua pelaku ekonomi, baik rumah tangga, perusahaan, maupun pemerintah. Namun untuk soal ketimpangan pendapatan, hanya pemerintahlah yang punya kewenangan dan instrumen untuk mengatasinya.

Ada banyak sumber-sumber pertumbuhan ekonomi, namun dengan mempertimbangkan situasi Indonesia, saya bermaksud menelaah secara khusus peranan infrastruktur sebagai sumber daya yang efektif untuk menghindarkan perekonomian Indonesia dari jebakan pendapatan menengah. Saya menengarai bahwa dalam jangka lima sampai sepuluh tahun mendatang, bila tidak ada kebijakan publik yang luar biasa, keterlambatan pembangunan infrastruktur masih akan menjadi ganjalan atau *bottle neck* bagi upaya percepatan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Di pihak lain, saya juga bermaksud menunjukkan bahwa strategi pertumbuhan yang memanfaatkan peranan infrastruktur mengandung risiko-risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang bila tidak diwaspadai dapat menjadi ancaman yang sangat serius bagi upaya pencapaian pembangunan ekonomi. Risiko-risiko itu tidak diantisipasi secara memadai oleh Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono sebagaimana yang terungkap dalam dokumen MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) maupun oleh Pemerintahan Joko Widodo sebagaimana yang terungkap dalam dokumen Visi Misi Jokowi-JK. Persoalan pertumbuhan ekonomi adalah urusan semua pelaku ekonomi, baik rumah tangga, perusahaan, maupun pemerintah. Namun untuk soal ketimpangan pendapatan, hanya pemerintahlah yang punya kewenangan dan instrumen untuk mengatasinya.

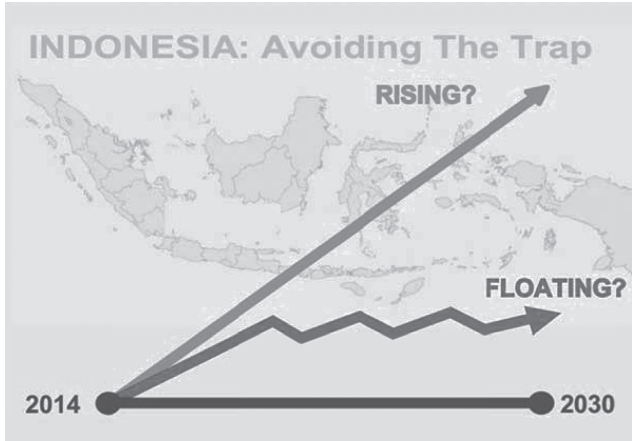
Ada banyak sumber-sumber pertumbuhan ekonomi, namun dengan mempertimbangkan situasi Indonesia, saya bermaksud menelaah secara khusus peranan infrastruktur sebagai sumber daya yang efektif untuk menghindarkan perekonomian Indonesia dari jebakan pendapatan menengah. Saya menengarai bahwa dalam jangka lima sampai sepuluh tahun mendatang, bila tidak ada kebijakan publik yang luar biasa, keterlambatan pembangunan infrastruktur masih akan menjadi ganjalan atau *bottle neck* bagi upaya percepatan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Di pihak lain, saya juga bermaksud menunjukkan bahwa strategi pertumbuhan yang memanfaatkan peranan infrastruktur mengandung risiko-risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang bila tidak diwaspadai dapat menjadi ancaman yang sangat serius bagi upaya pencapaian pembangunan ekonomi. Risiko-risiko itu tidak diantisipasi secara memadai oleh Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono sebagaimana yang terungkap dalam dokumen MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) maupun oleh Pemerintahan Joko Widodo sebagaimana yang terungkap dalam dokumen Visi Misi Jokowi-JK. Persoalan pertumbuhan ekonomi adalah urusan semua pelaku ekonomi, baik rumah tangga, perusahaan, maupun pemerintah. Namun untuk soal ketimpangan pendapatan, hanya pemerintahlah yang punya kewenangan dan instrumen untuk mengatasinya.

Ada banyak sumber-sumber pertumbuhan ekonomi, namun dengan mempertimbangkan situasi Indonesia, saya bermaksud menelaah secara khusus peranan infrastruktur sebagai sumber daya yang efektif untuk menghindarkan perekonomian Indonesia dari jebakan pendapatan menengah. Saya menengarai bahwa dalam jangka lima sampai sepuluh tahun mendatang, bila tidak ada kebijakan publik yang luar biasa, keterlambatan pembangunan infrastruktur masih akan menjadi ganjalan atau *bottle neck* bagi upaya percepatan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Di pihak lain, saya juga bermaksud menunjukkan bahwa strategi pertumbuhan yang memanfaatkan peranan infrastruktur mengandung risiko-risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang bila tidak diwaspadai dapat menjadi ancaman yang sangat serius bagi upaya pencapaian pembangunan ekonomi. Risiko-risiko itu tidak diantisipasi secara memadai oleh Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono sebagaimana yang terungkap dalam dokumen MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) maupun oleh Pemerintahan Joko Widodo sebagaimana yang terungkap dalam dokumen Visi Misi Jokowi-JK. Persoalan pertumbuhan ekonomi adalah urusan semua pelaku ekonomi, baik rumah tangga, perusahaan, maupun pemerintah. Namun untuk soal ketimpangan pendapatan, hanya pemerintahlah yang punya kewenangan dan instrumen untuk mengatasinya.

Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi



Sumber: The World Bank

Gambar 9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030

Istilah *infrastruktur* bermakna struktur dasar fisik dan organisasional yang dibutuhkan untuk berlangsungnya suatu masyarakat atau perusahaan; atau jasa dan fasilitas yang dibutuhkan sebuah perekonomian untuk berfungsi. Dengan demikian ada infrastruktur yang bersifat fisik yang sering disebut infrastruktur keras, ada pula yang non-fisik yang disebut infrastruktur lunak.

Kebutuhan tiap wilayah akan infrastruktur lazimnya bersifat khas. Jenis infrastruktur tertentu yang dibutuhkan oleh sebuah wilayah belum tentu dibutuhkan oleh wilayah lainnya. Di lain pihak, dampak sejenis infrastruktur terhadap perekonomian suatu wilayah juga bersifat khas. Sehubungan dengan hal tersebut generalisasi antarwilayah dan antarjenis infrastruktur perlu dilakukan secara

Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi



Sumber: The World Bank

Gambar 9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030

Istilah *infrastruktur* bermakna struktur dasar fisik dan organisasional yang dibutuhkan untuk berlangsungnya suatu masyarakat atau perusahaan; atau jasa dan fasilitas yang dibutuhkan sebuah perekonomian untuk berfungsi. Dengan demikian ada infrastruktur yang bersifat fisik yang sering disebut infrastruktur keras, ada pula yang non-fisik yang disebut infrastruktur lunak.

Kebutuhan tiap wilayah akan infrastruktur lazimnya bersifat khas. Jenis infrastruktur tertentu yang dibutuhkan oleh sebuah wilayah belum tentu dibutuhkan oleh wilayah lainnya. Di lain pihak, dampak sejenis infrastruktur terhadap perekonomian suatu wilayah juga bersifat khas. Sehubungan dengan hal tersebut generalisasi antarwilayah dan antarjenis infrastruktur perlu dilakukan secara

Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi



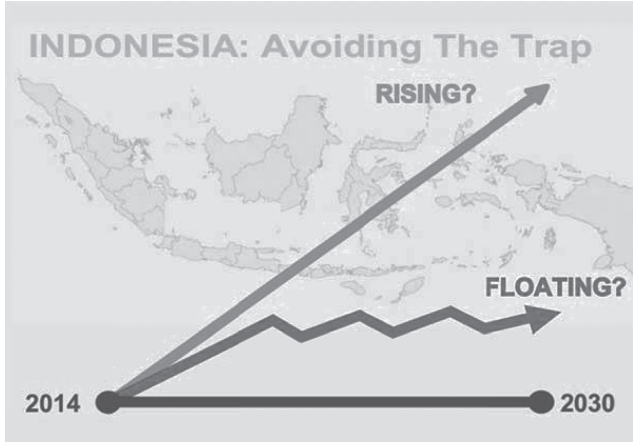
Sumber: The World Bank

Gambar 9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030

Istilah *infrastruktur* bermakna struktur dasar fisik dan organisasional yang dibutuhkan untuk berlangsungnya suatu masyarakat atau perusahaan; atau jasa dan fasilitas yang dibutuhkan sebuah perekonomian untuk berfungsi. Dengan demikian ada infrastruktur yang bersifat fisik yang sering disebut infrastruktur keras, ada pula yang non-fisik yang disebut infrastruktur lunak.

Kebutuhan tiap wilayah akan infrastruktur lazimnya bersifat khas. Jenis infrastruktur tertentu yang dibutuhkan oleh sebuah wilayah belum tentu dibutuhkan oleh wilayah lainnya. Di lain pihak, dampak sejenis infrastruktur terhadap perekonomian suatu wilayah juga bersifat khas. Sehubungan dengan hal tersebut generalisasi antarwilayah dan antarjenis infrastruktur perlu dilakukan secara

Infrastruktur sebagai Prasyarat Pembangunan Ekonomi



Sumber: The World Bank

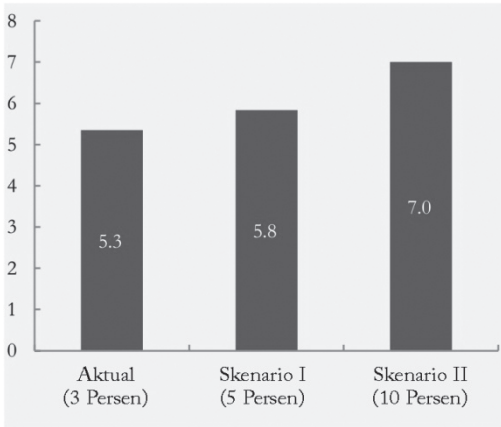
Gambar 9. Ilustrasi Prospek Perekonomian Indonesia 2014-2030

Istilah *infrastruktur* bermakna struktur dasar fisik dan organisasional yang dibutuhkan untuk berlangsungnya suatu masyarakat atau perusahaan; atau jasa dan fasilitas yang dibutuhkan sebuah perekonomian untuk berfungsi. Dengan demikian ada infrastruktur yang bersifat fisik yang sering disebut infrastruktur keras, ada pula yang non-fisik yang disebut infrastruktur lunak.

Kebutuhan tiap wilayah akan infrastruktur lazimnya bersifat khas. Jenis infrastruktur tertentu yang dibutuhkan oleh sebuah wilayah belum tentu dibutuhkan oleh wilayah lainnya. Di lain pihak, dampak sejenis infrastruktur terhadap perekonomian suatu wilayah juga bersifat khas. Sehubungan dengan hal tersebut generalisasi antarwilayah dan antarjenis infrastruktur perlu dilakukan secara

hati-hati. Untuk keperluan pembahasan dalam makalah ini, akan banyak digunakan contoh infrastruktur transportasi yang umumnya dibutuhkan oleh semua wilayah dan dampaknya bagi berbagai indikator kinerja ekonomi wilayah secara umum relatif cukup seragam.

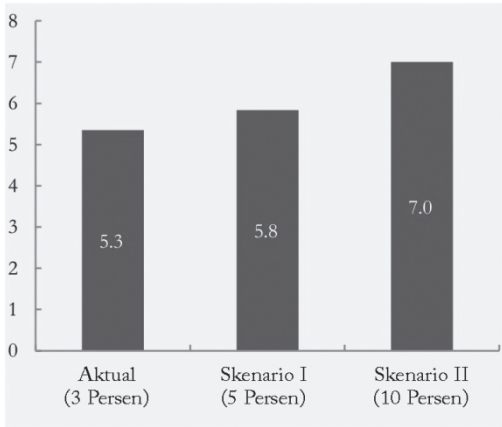
Ada bukti teoretis dan empiris yang sangat kuat tentang hubungan positif antara ketersediaan infrastruktur dan kemajuan ekonomi. Secara teoretis, dapat dikatakan semua kegiatan ekonomi masyarakat modern membutuhkan infrastruktur sebagai prasyarat bagi keberlangsungannya. Dengan demikian secara umum dapat ditunjukkan bahwa kuantitas dan kualitas infrastruktur berdampak positif terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian. Secara empiris, kita dapat menggunakan data antarnegara ataupun antarwilayah untuk melihat keterkaitan antara ketersediaan infrastuktur dengan kinerja perekonomian. Lihat Gambar 10.



Sumber: The World Bank
Gambar 10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi

hati-hati. Untuk keperluan pembahasan dalam makalah ini, akan banyak digunakan contoh infrastruktur transportasi yang umumnya dibutuhkan oleh semua wilayah dan dampaknya bagi berbagai indikator kinerja ekonomi wilayah secara umum relatif cukup seragam.

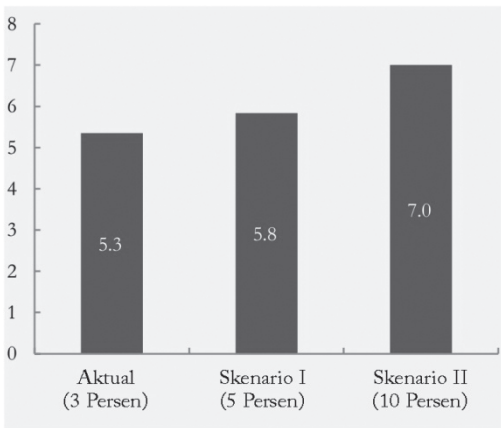
Ada bukti teoretis dan empiris yang sangat kuat tentang hubungan positif antara ketersediaan infrastruktur dan kemajuan ekonomi. Secara teoretis, dapat dikatakan semua kegiatan ekonomi masyarakat modern membutuhkan infrastruktur sebagai prasyarat bagi keberlangsungannya. Dengan demikian secara umum dapat ditunjukkan bahwa kuantitas dan kualitas infrastruktur berdampak positif terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian. Secara empiris, kita dapat menggunakan data antarnegara ataupun antarwilayah untuk melihat keterkaitan antara ketersediaan infrastuktur dengan kinerja perekonomian. Lihat Gambar 10.



Sumber: The World Bank
Gambar 10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi

hati-hati. Untuk keperluan pembahasan dalam makalah ini, akan banyak digunakan contoh infrastruktur transportasi yang umumnya dibutuhkan oleh semua wilayah dan dampaknya bagi berbagai indikator kinerja ekonomi wilayah secara umum relatif cukup seragam.

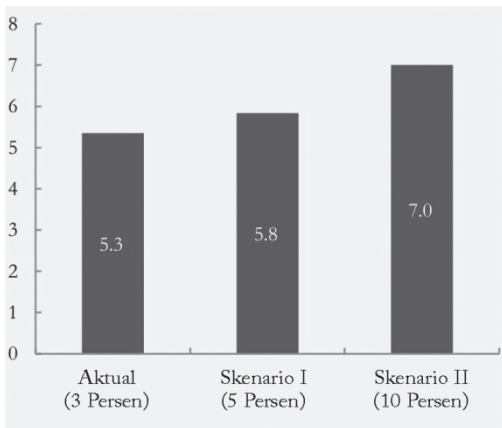
Ada bukti teoretis dan empiris yang sangat kuat tentang hubungan positif antara ketersediaan infrastruktur dan kemajuan ekonomi. Secara teoretis, dapat dikatakan semua kegiatan ekonomi masyarakat modern membutuhkan infrastruktur sebagai prasyarat bagi keberlangsungannya. Dengan demikian secara umum dapat ditunjukkan bahwa kuantitas dan kualitas infrastruktur berdampak positif terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian. Secara empiris, kita dapat menggunakan data antarnegara ataupun antarwilayah untuk melihat keterkaitan antara ketersediaan infrastuktur dengan kinerja perekonomian. Lihat Gambar 10.



Sumber: The World Bank
Gambar 10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi

hati-hati. Untuk keperluan pembahasan dalam makalah ini, akan banyak digunakan contoh infrastruktur transportasi yang umumnya dibutuhkan oleh semua wilayah dan dampaknya bagi berbagai indikator kinerja ekonomi wilayah secara umum relatif cukup seragam.

Ada bukti teoretis dan empiris yang sangat kuat tentang hubungan positif antara ketersediaan infrastruktur dan kemajuan ekonomi. Secara teoretis, dapat dikatakan semua kegiatan ekonomi masyarakat modern membutuhkan infrastruktur sebagai prasyarat bagi keberlangsungannya. Dengan demikian secara umum dapat ditunjukkan bahwa kuantitas dan kualitas infrastruktur berdampak positif terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian. Secara empiris, kita dapat menggunakan data antarnegara ataupun antarwilayah untuk melihat keterkaitan antara ketersediaan infrastuktur dengan kinerja perekonomian. Lihat Gambar 10.



Sumber: The World Bank
Gambar 10. Dampak Investasi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi

“Indonesia Darurat Infrastruktur!” Pernyataan itu tidak berlebihan, bahkan dengan sangat tepat menggambarkan situasi infrastruktur di Indonesia. Bukti anekdotal yang populer untuk mengilustrasikan situasi itu adalah kenyataan bahwa di Bogor jeruk dari Tiongkok lebih murah daripada jeruk dari Pontianak. Fakta lain, harga satu zak semen di Papua 20 kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jawa. Ilustrasi lain, harga segalon air di Medan dua kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jakarta (Wihardja, 2013). Fakta-fakta itu dengan sangat jelas menggambarkan betapa tingginya ongkos angkut di dalam negeri, dan dengan demikian merupakan indikasi kuat tentang betapa buruknya kuantitas dan kualitas infrastruktur transportasi di Indonesia.

Buruknya infrastruktur transportasi di Indonesia juga tercermin dalam hasil studi Bank Dunia (The World Bank, 2010), yakni 70 persen faktor penyumbang variasi harga beras antarprovinsi adalah jarak. Terutama di wilayah kepulauan, variasi harga bahan bakar minyak antarwaktu yang sangat besar (harga di musim penghujan tiga kali lipat harga di musim kemarau), secara jelas menunjukkan buruknya infrastruktur transportasi. Situasi ini tidak hanya menyengsarakan konsumen, namun juga sangat mengganggu produktivitas perekonomian secara umum. Sebagai contoh, udang segar kualitas tinggi hasil tangkapan dari Indonesia Timur tidak bisa dikonsumsi di Jawa. Nanas hasil panen dari Kalimantan dan Sumatra lebih ekonomis dikirimkan langsung ke pabrik pengalengan di Malaysia. Sesudah dalam bentuk kalengan nanas itu kita impor untuk dikonsumsi di Jawa. Dengan demikian potensi nilai tambah dari proses pengalengan yang semestinya tercipta di dalam negeri hilang menguap begitu saja. Tabel 1 memberikan beberapa ilustrasi

“Indonesia Darurat Infrastruktur!” Pernyataan itu tidak berlebihan, bahkan dengan sangat tepat menggambarkan situasi infrastruktur di Indonesia. Bukti anekdotal yang populer untuk mengilustrasikan situasi itu adalah kenyataan bahwa di Bogor jeruk dari Tiongkok lebih murah daripada jeruk dari Pontianak. Fakta lain, harga satu zak semen di Papua 20 kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jawa. Ilustrasi lain, harga segalon air di Medan dua kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jakarta (Wihardja, 2013). Fakta-fakta itu dengan sangat jelas menggambarkan betapa tingginya ongkos angkut di dalam negeri, dan dengan demikian merupakan indikasi kuat tentang betapa buruknya kuantitas dan kualitas infrastruktur transportasi di Indonesia.

Buruknya infrastruktur transportasi di Indonesia juga tercermin dalam hasil studi Bank Dunia (The World Bank, 2010), yakni 70 persen faktor penyumbang variasi harga beras antarprovinsi adalah jarak. Terutama di wilayah kepulauan, variasi harga bahan bakar minyak antarwaktu yang sangat besar (harga di musim penghujan tiga kali lipat harga di musim kemarau), secara jelas menunjukkan buruknya infrastruktur transportasi. Situasi ini tidak hanya menyengsarakan konsumen, namun juga sangat mengganggu produktivitas perekonomian secara umum. Sebagai contoh, udang segar kualitas tinggi hasil tangkapan dari Indonesia Timur tidak bisa dikonsumsi di Jawa. Nanas hasil panen dari Kalimantan dan Sumatra lebih ekonomis dikirimkan langsung ke pabrik pengalengan di Malaysia. Sesudah dalam bentuk kalengan nanas itu kita impor untuk dikonsumsi di Jawa. Dengan demikian potensi nilai tambah dari proses pengalengan yang semestinya tercipta di dalam negeri hilang menguap begitu saja. Tabel 1 memberikan beberapa ilustrasi

“Indonesia Darurat Infrastruktur!” Pernyataan itu tidak berlebihan, bahkan dengan sangat tepat menggambarkan situasi infrastruktur di Indonesia. Bukti anekdotal yang populer untuk mengilustrasikan situasi itu adalah kenyataan bahwa di Bogor jeruk dari Tiongkok lebih murah daripada jeruk dari Pontianak. Fakta lain, harga satu zak semen di Papua 20 kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jawa. Ilustrasi lain, harga segalon air di Medan dua kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jakarta (Wihardja, 2013). Fakta-fakta itu dengan sangat jelas menggambarkan betapa tingginya ongkos angkut di dalam negeri, dan dengan demikian merupakan indikasi kuat tentang betapa buruknya kuantitas dan kualitas infrastruktur transportasi di Indonesia.

Buruknya infrastruktur transportasi di Indonesia juga tercermin dalam hasil studi Bank Dunia (The World Bank, 2010), yakni 70 persen faktor penyumbang variasi harga beras antarprovinsi adalah jarak. Terutama di wilayah kepulauan, variasi harga bahan bakar minyak antarwaktu yang sangat besar (harga di musim penghujan tiga kali lipat harga di musim kemarau), secara jelas menunjukkan buruknya infrastruktur transportasi. Situasi ini tidak hanya menyengsarakan konsumen, namun juga sangat mengganggu produktivitas perekonomian secara umum. Sebagai contoh, udang segar kualitas tinggi hasil tangkapan dari Indonesia Timur tidak bisa dikonsumsi di Jawa. Nanas hasil panen dari Kalimantan dan Sumatra lebih ekonomis dikirimkan langsung ke pabrik pengalengan di Malaysia. Sesudah dalam bentuk kalengan nanas itu kita impor untuk dikonsumsi di Jawa. Dengan demikian potensi nilai tambah dari proses pengalengan yang semestinya tercipta di dalam negeri hilang menguap begitu saja. Tabel 1 memberikan beberapa ilustrasi

“Indonesia Darurat Infrastruktur!” Pernyataan itu tidak berlebihan, bahkan dengan sangat tepat menggambarkan situasi infrastruktur di Indonesia. Bukti anekdotal yang populer untuk mengilustrasikan situasi itu adalah kenyataan bahwa di Bogor jeruk dari Tiongkok lebih murah daripada jeruk dari Pontianak. Fakta lain, harga satu zak semen di Papua 20 kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jawa. Ilustrasi lain, harga segalon air di Medan dua kali lipat lebih mahal daripada harga barang yang sama di Jakarta (Wihardja, 2013). Fakta-fakta itu dengan sangat jelas menggambarkan betapa tingginya ongkos angkut di dalam negeri, dan dengan demikian merupakan indikasi kuat tentang betapa buruknya kuantitas dan kualitas infrastruktur transportasi di Indonesia.

Buruknya infrastruktur transportasi di Indonesia juga tercermin dalam hasil studi Bank Dunia (The World Bank, 2010), yakni 70 persen faktor penyumbang variasi harga beras antarprovinsi adalah jarak. Terutama di wilayah kepulauan, variasi harga bahan bakar minyak antarwaktu yang sangat besar (harga di musim penghujan tiga kali lipat harga di musim kemarau), secara jelas menunjukkan buruknya infrastruktur transportasi. Situasi ini tidak hanya menyengsarakan konsumen, namun juga sangat mengganggu produktivitas perekonomian secara umum. Sebagai contoh, udang segar kualitas tinggi hasil tangkapan dari Indonesia Timur tidak bisa dikonsumsi di Jawa. Nanas hasil panen dari Kalimantan dan Sumatra lebih ekonomis dikirimkan langsung ke pabrik pengalengan di Malaysia. Sesudah dalam bentuk kalengan nanas itu kita impor untuk dikonsumsi di Jawa. Dengan demikian potensi nilai tambah dari proses pengalengan yang semestinya tercipta di dalam negeri hilang menguap begitu saja. Tabel 1 memberikan beberapa ilustrasi

lain tentang keadaan infrastruktur di Indonesia, Sedangkan Tabel 2 menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan panjang dan kerapatan jalan sebelum krisis (1999) jauh lebih tinggi dari pada tahun sesudah krisis.

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Jalan	Panjang jalan sekitar 490 000 km, dimana baru 285 000 km yang sudah diaspal. Tetapi hanya 50 persen dari jalan yang sudah di aspal yang kondisinya saat ini masih layak pakai.	Indonesia masih kekurangan ± 30 persen dari jalan yang sudah ada.
Jalan Tol	Panjang jalan tol di Indonesia hanya 750 km	Panjang jalan tol di China sudah 70 000 km dan di Malaysia yang pembangunan jalan tolnya lebih lambat dari Indonesia sudah memiliki jalan tol dengan panjang sekitar 3 000 km.
Pelabuhan	Indonesia memiliki 18 pelabuhan samudera/ nusantara, dan 52 pelabuhan perikanan. Padahal panjang pantai Indonesia adalah 81 000 km. Ini berarti hanya ada 1 pelabuhan setiap 1 157 km garis pantai	Jepang memiliki 1 pelabuhan laut setiap 11 km pantai dan Thailand 1 pelabuhan setiap 50 km panjang pantai.

lain tentang keadaan infrastruktur di Indonesia, Sedangkan Tabel 2 menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan panjang dan kerapatan jalan sebelum krisis (1999) jauh lebih tinggi dari pada tahun sesudah krisis.

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Jalan	Panjang jalan sekitar 490 000 km, dimana baru 285 000 km yang sudah diaspal. Tetapi hanya 50 persen dari jalan yang sudah di aspal yang kondisinya saat ini masih layak pakai.	Indonesia masih kekurangan ± 30 persen dari jalan yang sudah ada.
Jalan Tol	Panjang jalan tol di Indonesia hanya 750 km	Panjang jalan tol di China sudah 70 000 km dan di Malaysia yang pembangunan jalan tolnya lebih lambat dari Indonesia sudah memiliki jalan tol dengan panjang sekitar 3 000 km.
Pelabuhan	Indonesia memiliki 18 pelabuhan samudera/ nusantara, dan 52 pelabuhan perikanan. Padahal panjang pantai Indonesia adalah 81 000 km. Ini berarti hanya ada 1 pelabuhan setiap 1 157 km garis pantai	Jepang memiliki 1 pelabuhan laut setiap 11 km pantai dan Thailand 1 pelabuhan setiap 50 km panjang pantai.

lain tentang keadaan infrastruktur di Indonesia, Sedangkan Tabel 2 menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan panjang dan kerapatan jalan sebelum krisis (1999) jauh lebih tinggi dari pada tahun sesudah krisis.

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Jalan	Panjang jalan sekitar 490 000 km, dimana baru 285 000 km yang sudah diaspal. Tetapi hanya 50 persen dari jalan yang sudah di aspal yang kondisinya saat ini masih layak pakai.	Indonesia masih kekurangan ± 30 persen dari jalan yang sudah ada.
Jalan Tol	Panjang jalan tol di Indonesia hanya 750 km	Panjang jalan tol di China sudah 70 000 km dan di Malaysia yang pembangunan jalan tolnya lebih lambat dari Indonesia sudah memiliki jalan tol dengan panjang sekitar 3 000 km.
Pelabuhan	Indonesia memiliki 18 pelabuhan samudera/ nusantara, dan 52 pelabuhan perikanan. Padahal panjang pantai Indonesia adalah 81 000 km. Ini berarti hanya ada 1 pelabuhan setiap 1 157 km garis pantai	Jepang memiliki 1 pelabuhan laut setiap 11 km pantai dan Thailand 1 pelabuhan setiap 50 km panjang pantai.

lain tentang keadaan infrastruktur di Indonesia, Sedangkan Tabel 2 menunjukkan bahwa rata-rata pertumbuhan panjang dan kerapatan jalan sebelum krisis (1999) jauh lebih tinggi dari pada tahun sesudah krisis.

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Jalan	Panjang jalan sekitar 490 000 km, dimana baru 285 000 km yang sudah diaspal. Tetapi hanya 50 persen dari jalan yang sudah di aspal yang kondisinya saat ini masih layak pakai.	Indonesia masih kekurangan ± 30 persen dari jalan yang sudah ada.
Jalan Tol	Panjang jalan tol di Indonesia hanya 750 km	Panjang jalan tol di China sudah 70 000 km dan di Malaysia yang pembangunan jalan tolnya lebih lambat dari Indonesia sudah memiliki jalan tol dengan panjang sekitar 3 000 km.
Pelabuhan	Indonesia memiliki 18 pelabuhan samudera/ nusantara, dan 52 pelabuhan perikanan. Padahal panjang pantai Indonesia adalah 81 000 km. Ini berarti hanya ada 1 pelabuhan setiap 1 157 km garis pantai	Jepang memiliki 1 pelabuhan laut setiap 11 km pantai dan Thailand 1 pelabuhan setiap 50 km panjang pantai.

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013 (lanjutan)

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Air Bersih	Kapasitas air minum terpasang di PDAM hanya sebanyak 165 000 ltr/detik	Saat ini kebutuhan air minum nasional baru terpenuhi sekitar 40 persen
Irigasi	Luas jaringan irigasi terbangun di Indonesia hanya 6.77 juta Ha dengan kondisi irigasi yang rusak 40 persen	Untuk mewujudkan peningkatan produksi pangan diperlukan perbaikan dan penambahan irigasi
Energi Listrik	Kapasitas listrik terpasang saat ini sekitar 33 000 MWh	Masih dibutuhkan penambahan minimal 30 persen kapasitas listrik nasional
Perumahan	Rata-rata pembangunan rumah per tahun hanya 150 000 s/d 200 000 unit	Kebutuhan rumah di Indonesia sekitar 800 000 per tahun

Sumber: Adam (2013)

Dalam perbandingan secara internasional, investasi infrastruktur di Indonesia tertinggal jauh dibandingkan dengan Tiongkok dan India. Sejak tahun 2009 investasi infrastruktur di India sudah di atas 7 persen PDB dan di Tiongkok sejak tahun 2005 sudah mencapai 9-11 persen PDB. Sementara itu di Indonesia baru mencapai sekitar 4.5-5 persen PDB (Gambar 11).

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013 (lanjutan)

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Air Bersih	Kapasitas air minum terpasang di PDAM hanya sebanyak 165 000 ltr/detik	Saat ini kebutuhan air minum nasional baru terpenuhi sekitar 40 persen
Irigasi	Luas jaringan irigasi terbangun di Indonesia hanya 6.77 juta Ha dengan kondisi irigasi yang rusak 40 persen	Untuk mewujudkan peningkatan produksi pangan diperlukan perbaikan dan penambahan irigasi
Energi Listrik	Kapasitas listrik terpasang saat ini sekitar 33 000 MWh	Masih dibutuhkan penambahan minimal 30 persen kapasitas listrik nasional
Perumahan	Rata-rata pembangunan rumah per tahun hanya 150 000 s/d 200 000 unit	Kebutuhan rumah di Indonesia sekitar 800 000 per tahun

Sumber: Adam (2013)

Dalam perbandingan secara internasional, investasi infrastruktur di Indonesia tertinggal jauh dibandingkan dengan Tiongkok dan India. Sejak tahun 2009 investasi infrastruktur di India sudah di atas 7 persen PDB dan di Tiongkok sejak tahun 2005 sudah mencapai 9-11 persen PDB. Sementara itu di Indonesia baru mencapai sekitar 4.5-5 persen PDB (Gambar 11).

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013 (lanjutan)

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Air Bersih	Kapasitas air minum terpasang di PDAM hanya sebanyak 165 000 ltr/detik	Saat ini kebutuhan air minum nasional baru terpenuhi sekitar 40 persen
Irigasi	Luas jaringan irigasi terbangun di Indonesia hanya 6.77 juta Ha dengan kondisi irigasi yang rusak 40 persen	Untuk mewujudkan peningkatan produksi pangan diperlukan perbaikan dan penambahan irigasi
Energi Listrik	Kapasitas listrik terpasang saat ini sekitar 33 000 MWh	Masih dibutuhkan penambahan minimal 30 persen kapasitas listrik nasional
Perumahan	Rata-rata pembangunan rumah per tahun hanya 150 000 s/d 200 000 unit	Kebutuhan rumah di Indonesia sekitar 800 000 per tahun

Sumber: Adam (2013)

Dalam perbandingan secara internasional, investasi infrastruktur di Indonesia tertinggal jauh dibandingkan dengan Tiongkok dan India. Sejak tahun 2009 investasi infrastruktur di India sudah di atas 7 persen PDB dan di Tiongkok sejak tahun 2005 sudah mencapai 9-11 persen PDB. Sementara itu di Indonesia baru mencapai sekitar 4.5-5 persen PDB (Gambar 11).

Tabel 1. Kondisi Beberapa Jenis Infrastruktur di Indonesia 2013 (lanjutan)

Jenis Infrastruktur	Kondisi Saat Ini	Keterangan
Air Bersih	Kapasitas air minum terpasang di PDAM hanya sebanyak 165 000 ltr/detik	Saat ini kebutuhan air minum nasional baru terpenuhi sekitar 40 persen
Irigasi	Luas jaringan irigasi terbangun di Indonesia hanya 6.77 juta Ha dengan kondisi irigasi yang rusak 40 persen	Untuk mewujudkan peningkatan produksi pangan diperlukan perbaikan dan penambahan irigasi
Energi Listrik	Kapasitas listrik terpasang saat ini sekitar 33 000 MWh	Masih dibutuhkan penambahan minimal 30 persen kapasitas listrik nasional
Perumahan	Rata-rata pembangunan rumah per tahun hanya 150 000 s/d 200 000 unit	Kebutuhan rumah di Indonesia sekitar 800 000 per tahun

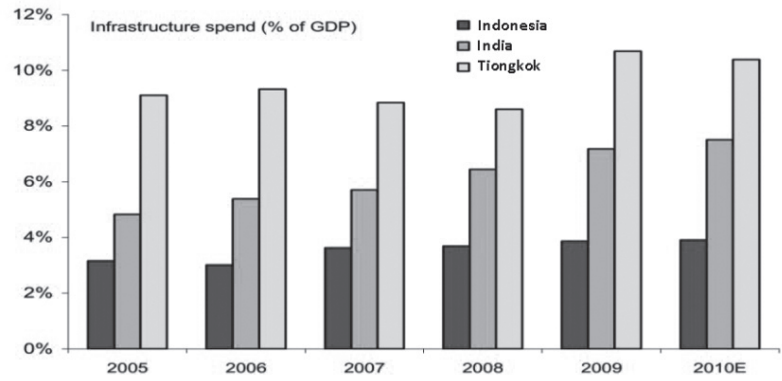
Sumber: Adam (2013)

Dalam perbandingan secara internasional, investasi infrastruktur di Indonesia tertinggal jauh dibandingkan dengan Tiongkok dan India. Sejak tahun 2009 investasi infrastruktur di India sudah di atas 7 persen PDB dan di Tiongkok sejak tahun 2005 sudah mencapai 9-11 persen PDB. Sementara itu di Indonesia baru mencapai sekitar 4.5-5 persen PDB (Gambar 11).

Tabel 2. Panjang dan kepadatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)

	1987 (km)	1998 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)	1999 (km)	2006 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)
Panjang Jalan	227 344	355 363	4.1	355 951	377 111	0.8
Aspal	99 467	168 072	4.9	203 374	208 732	0.4
Non-aspal	127 877	187 291	3.5	152 577	168 379	1.4
Populasi			1.6			1.3
Kepadatan Jalan			2.6			-0.5
Aspal			3.3			-0.9
Non-aspal			2.0			0.1

Sumber: Resosudarmo & Yusuf (2009)



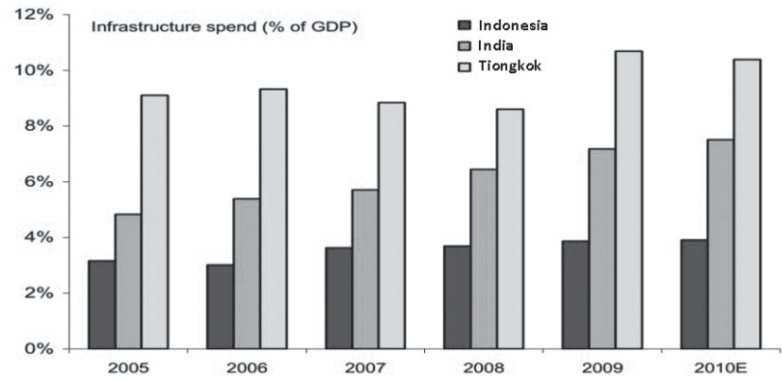
Sumber: Bappenas

Gambar 11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010

Tabel 2. Panjang dan kepadatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)

	1987 (km)	1998 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)	1999 (km)	2006 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)
Panjang Jalan	227 344	355 363	4.1	355 951	377 111	0.8
Aspal	99 467	168 072	4.9	203 374	208 732	0.4
Non-aspal	127 877	187 291	3.5	152 577	168 379	1.4
Populasi			1.6			1.3
Kepadatan Jalan			2.6			-0.5
Aspal			3.3			-0.9
Non-aspal			2.0			0.1

Sumber: Resosudarmo & Yusuf (2009)



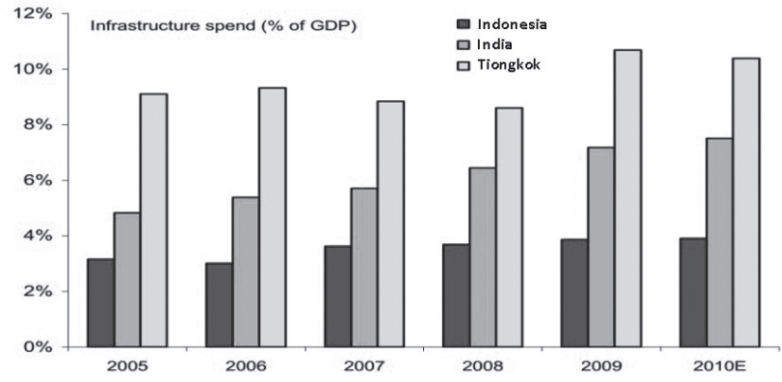
Sumber: Bappenas

Gambar 11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010

Tabel 2. Panjang dan kepadatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)

	1987 (km)	1998 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)	1999 (km)	2006 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)
Panjang Jalan	227 344	355 363	4.1	355 951	377 111	0.8
Aspal	99 467	168 072	4.9	203 374	208 732	0.4
Non-aspal	127 877	187 291	3.5	152 577	168 379	1.4
Populasi			1.6			1.3
Kepadatan Jalan			2.6			-0.5
Aspal			3.3			-0.9
Non-aspal			2.0			0.1

Sumber: Resosudarmo & Yusuf (2009)



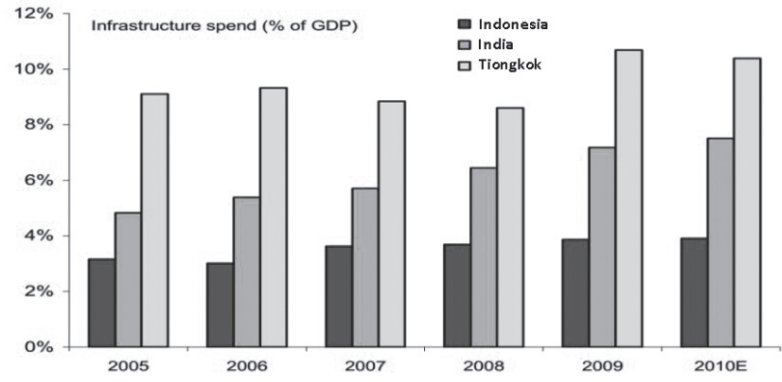
Sumber: Bappenas

Gambar 11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010

Tabel 2. Panjang dan kepadatan jalan sebelum dan sesudah krisis (1997-1998)

	1987 (km)	1998 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)	1999 (km)	2006 (km)	Rata-rata Pertum- buhan (%)
Panjang Jalan	227 344	355 363	4.1	355 951	377 111	0.8
Aspal	99 467	168 072	4.9	203 374	208 732	0.4
Non-aspal	127 877	187 291	3.5	152 577	168 379	1.4
Populasi			1.6			1.3
Kepadatan Jalan			2.6			-0.5
Aspal			3.3			-0.9
Non-aspal			2.0			0.1

Sumber: Resosudarmo & Yusuf (2009)



Sumber: Bappenas

Gambar 11. Perbandingan Investasi Infrastruktur di Tiongkok , India, dan Indonesia, 2005-2010

Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur

Pada bagian ini marilah kita telaah secara ringkas beberapa perkembangan mutakhir dalam studi infrastruktur sebagaimana yang antara lain diulas dalam Bocker dan Rietveld (2009). Kita mulai dengan melihat beberapa studi teoretis dan metodologis, kemudian beberapa studi empiris khususnya yang relevan dengan perekonomian Indonesia.

Rietveld dan Bruinsma (1998) menyebutkan bahwa pada umumnya infrastruktur mempunyai sifat seperti barang publik yang berkaitan dengan *non-rivalness* (yaitu, untuk mengkonsumsi barang ini kita tidak perlu bersaing) dan *non-excludability* (yaitu, kita tidak mampu menyisihkan seseorang dari kesempatannya mengkonsumsi barang ini). Namun perkecualian atas batasan tersebut cukup banyak. Sebagai contoh, jalan raya yang lengang tentu mempunyai sifat *non-rivalness*, namun tidak demikian halnya dengan jalan raya yang sangat padat dengan kendaraan. Konsumsi atas jasa yang disediakan oleh sebuah bandar udara tentu saja bersifat *excludable*, artinya dengan mudah seseorang dapat dicegah dari kesempatannya menggunakan jasa infrastruktur tersebut. Seseorang perlu membayar ongkos tertentu untuk dapat menggunakan infrastruktur tersebut. Dengan demikian infrastruktur pada umumnya **mempunyai sifat di antara *pure private good* dan *pure public good*.**

Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur

Pada bagian ini marilah kita telaah secara ringkas beberapa perkembangan mutakhir dalam studi infrastruktur sebagaimana yang antara lain diulas dalam Bocker dan Rietveld (2009). Kita mulai dengan melihat beberapa studi teoretis dan metodologis, kemudian beberapa studi empiris khususnya yang relevan dengan perekonomian Indonesia.

Rietveld dan Bruinsma (1998) menyebutkan bahwa pada umumnya infrastruktur mempunyai sifat seperti barang publik yang berkaitan dengan *non-rivalness* (yaitu, untuk mengkonsumsi barang ini kita tidak perlu bersaing) dan *non-excludability* (yaitu, kita tidak mampu menyisihkan seseorang dari kesempatannya mengkonsumsi barang ini). Namun perkecualian atas batasan tersebut cukup banyak. Sebagai contoh, jalan raya yang lengang tentu mempunyai sifat *non-rivalness*, namun tidak demikian halnya dengan jalan raya yang sangat padat dengan kendaraan. Konsumsi atas jasa yang disediakan oleh sebuah bandar udara tentu saja bersifat *excludable*, artinya dengan mudah seseorang dapat dicegah dari kesempatannya menggunakan jasa infrastruktur tersebut. Seseorang perlu membayar ongkos tertentu untuk dapat menggunakan infrastruktur tersebut. Dengan demikian infrastruktur pada umumnya **mempunyai sifat di antara *pure private good* dan *pure public good*.**

Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur

Pada bagian ini marilah kita telaah secara ringkas beberapa perkembangan mutakhir dalam studi infrastruktur sebagaimana yang antara lain diulas dalam Bocker dan Rietveld (2009). Kita mulai dengan melihat beberapa studi teoretis dan metodologis, kemudian beberapa studi empiris khususnya yang relevan dengan perekonomian Indonesia.

Rietveld dan Bruinsma (1998) menyebutkan bahwa pada umumnya infrastruktur mempunyai sifat seperti barang publik yang berkaitan dengan *non-rivalness* (yaitu, untuk mengkonsumsi barang ini kita tidak perlu bersaing) dan *non-excludability* (yaitu, kita tidak mampu menyisihkan seseorang dari kesempatannya mengkonsumsi barang ini). Namun perkecualian atas batasan tersebut cukup banyak. Sebagai contoh, jalan raya yang lengang tentu mempunyai sifat *non-rivalness*, namun tidak demikian halnya dengan jalan raya yang sangat padat dengan kendaraan. Konsumsi atas jasa yang disediakan oleh sebuah bandar udara tentu saja bersifat *excludable*, artinya dengan mudah seseorang dapat dicegah dari kesempatannya menggunakan jasa infrastruktur tersebut. Seseorang perlu membayar ongkos tertentu untuk dapat menggunakan infrastruktur tersebut. Dengan demikian infrastruktur pada umumnya **mempunyai sifat di antara *pure private good* dan *pure public good*.**

Perkembangan Mutakhir Studi Infrastruktur

Pada bagian ini marilah kita telaah secara ringkas beberapa perkembangan mutakhir dalam studi infrastruktur sebagaimana yang antara lain diulas dalam Bocker dan Rietveld (2009). Kita mulai dengan melihat beberapa studi teoretis dan metodologis, kemudian beberapa studi empiris khususnya yang relevan dengan perekonomian Indonesia.

Rietveld dan Bruinsma (1998) menyebutkan bahwa pada umumnya infrastruktur mempunyai sifat seperti barang publik yang berkaitan dengan *non-rivalness* (yaitu, untuk mengkonsumsi barang ini kita tidak perlu bersaing) dan *non-excludability* (yaitu, kita tidak mampu menyisihkan seseorang dari kesempatannya mengkonsumsi barang ini). Namun perkecualian atas batasan tersebut cukup banyak. Sebagai contoh, jalan raya yang lengang tentu mempunyai sifat *non-rivalness*, namun tidak demikian halnya dengan jalan raya yang sangat padat dengan kendaraan. Konsumsi atas jasa yang disediakan oleh sebuah bandar udara tentu saja bersifat *excludable*, artinya dengan mudah seseorang dapat dicegah dari kesempatannya menggunakan jasa infrastruktur tersebut. Seseorang perlu membayar ongkos tertentu untuk dapat menggunakan infrastruktur tersebut. Dengan demikian infrastruktur pada umumnya **mempunyai sifat di antara *pure private good* dan *pure public good*.**

Tabel 3. Klasifikasi Barang: *Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods*

	Dapat Menyisih (<i>Excludable</i>)	Tak Dapat Menyisih (<i>Non-excludable</i>)
Bersaing (<i>Rivalrous</i>)	Barang Pribadi (<i>Private Goods</i>): pangan, pakaian, mobil, elektronik pribadi	Barang Umum (<i>Common Goods / Common-pool resources</i>): sumber daya ikan di laut, kayu, batu bara
Tak Bersaing (<i>Non-rivalrous</i>)	Barang Klab (<i>Club Goods</i>): bioskop, taman pribadi, TV kabel berbayar	Barang Publik (<i>Public Goods</i>): siaran TV gratis, udara, pertahanan nasional

Sumber: Buchanan (1965)

Mudah dipahami bahwa infrastruktur tentu mendatangkan banyak manfaat bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat, namun bagaimana **cara pengukuran manfaat** tersebut ternyata tidak sederhana. Pembangunan fisik yang menghasilkan tambahan ketersediaan infrastruktur jalan raya, misalnya, tentu meningkatkan intensitas kegiatan di sektor transportasi. Proses pembangunan infrastruktur tersebut tentu membutuhkan material seperti aspal atau semen, batu kerikil, di samping tenaga kerja, peralatan, dan sebagainya. Selanjutnya, keberadaan jalan raya tersebut bakal memperlancar perdagangan dan pada gilirannya merangsang berkembangnya sektor manufaktur, sektor pertanian, dan sebagainya. Jadi, pembangunan jalan raya tidak hanya meningkatkan kegiatan di sektor transportasi, namun juga sektor-sektor yang ada di hulu maupun hilirnya. Metode yang lazim untuk mengukur manfaat pembangunan infrastruktur seperti dalam contoh kasus ini adalah Analisis Input-Output¹. Analisis ini dapat menghasilkan ukuran

1 Untuk penerapannya dalam kasus Indonesia, lihat Nazara (2005) atau Daryanto dan Hafizrianda (2010).

Tabel 3. Klasifikasi Barang: *Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods*

	Dapat Menyisih (<i>Excludable</i>)	Tak Dapat Menyisih (<i>Non-excludable</i>)
Bersaing (<i>Rivalrous</i>)	Barang Pribadi (<i>Private Goods</i>): pangan, pakaian, mobil, elektronik pribadi	Barang Umum (<i>Common Goods / Common-pool resources</i>): sumber daya ikan di laut, kayu, batu bara
Tak Bersaing (<i>Non-rivalrous</i>)	Barang Klab (<i>Club Goods</i>): bioskop, taman pribadi, TV kabel berbayar	Barang Publik (<i>Public Goods</i>): siaran TV gratis, udara, pertahanan nasional

Sumber: Buchanan (1965)

Mudah dipahami bahwa infrastruktur tentu mendatangkan banyak manfaat bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat, namun bagaimana **cara pengukuran manfaat** tersebut ternyata tidak sederhana. Pembangunan fisik yang menghasilkan tambahan ketersediaan infrastruktur jalan raya, misalnya, tentu meningkatkan intensitas kegiatan di sektor transportasi. Proses pembangunan infrastruktur tersebut tentu membutuhkan material seperti aspal atau semen, batu kerikil, di samping tenaga kerja, peralatan, dan sebagainya. Selanjutnya, keberadaan jalan raya tersebut bakal memperlancar perdagangan dan pada gilirannya merangsang berkembangnya sektor manufaktur, sektor pertanian, dan sebagainya. Jadi, pembangunan jalan raya tidak hanya meningkatkan kegiatan di sektor transportasi, namun juga sektor-sektor yang ada di hulu maupun hilirnya. Metode yang lazim untuk mengukur manfaat pembangunan infrastruktur seperti dalam contoh kasus ini adalah Analisis Input-Output¹. Analisis ini dapat menghasilkan ukuran

1 Untuk penerapannya dalam kasus Indonesia, lihat Nazara (2005) atau Daryanto dan Hafizrianda (2010).

Tabel 3. Klasifikasi Barang: *Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods*

	Dapat Menyisih (<i>Excludable</i>)	Tak Dapat Menyisih (<i>Non-excludable</i>)
Bersaing (<i>Rivalrous</i>)	Barang Pribadi (<i>Private Goods</i>): pangan, pakaian, mobil, elektronik pribadi	Barang Umum (<i>Common Goods / Common-pool resources</i>): sumber daya ikan di laut, kayu, batu bara
Tak Bersaing (<i>Non-rivalrous</i>)	Barang Klab (<i>Club Goods</i>): bioskop, taman pribadi, TV kabel berbayar	Barang Publik (<i>Public Goods</i>): siaran TV gratis, udara, pertahanan nasional

Sumber: Buchanan (1965)

Mudah dipahami bahwa infrastruktur tentu mendatangkan banyak manfaat bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat, namun bagaimana **cara pengukuran manfaat** tersebut ternyata tidak sederhana. Pembangunan fisik yang menghasilkan tambahan ketersediaan infrastruktur jalan raya, misalnya, tentu meningkatkan intensitas kegiatan di sektor transportasi. Proses pembangunan infrastruktur tersebut tentu membutuhkan material seperti aspal atau semen, batu kerikil, di samping tenaga kerja, peralatan, dan sebagainya. Selanjutnya, keberadaan jalan raya tersebut bakal memperlancar perdagangan dan pada gilirannya merangsang berkembangnya sektor manufaktur, sektor pertanian, dan sebagainya. Jadi, pembangunan jalan raya tidak hanya meningkatkan kegiatan di sektor transportasi, namun juga sektor-sektor yang ada di hulu maupun hilirnya. Metode yang lazim untuk mengukur manfaat pembangunan infrastruktur seperti dalam contoh kasus ini adalah Analisis Input-Output¹. Analisis ini dapat menghasilkan ukuran

1 Untuk penerapannya dalam kasus Indonesia, lihat Nazara (2005) atau Daryanto dan Hafizrianda (2010).

Tabel 3. Klasifikasi Barang: *Private Goods, Common Goods, Club Goods, Public Goods*

	Dapat Menyisih (<i>Excludable</i>)	Tak Dapat Menyisih (<i>Non-excludable</i>)
Bersaing (<i>Rivalrous</i>)	Barang Pribadi (<i>Private Goods</i>): pangan, pakaian, mobil, elektronik pribadi	Barang Umum (<i>Common Goods / Common-pool resources</i>): sumber daya ikan di laut, kayu, batu bara
Tak Bersaing (<i>Non-rivalrous</i>)	Barang Klab (<i>Club Goods</i>): bioskop, taman pribadi, TV kabel berbayar	Barang Publik (<i>Public Goods</i>): siaran TV gratis, udara, pertahanan nasional

Sumber: Buchanan (1965)

Mudah dipahami bahwa infrastruktur tentu mendatangkan banyak manfaat bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat, namun bagaimana **cara pengukuran manfaat** tersebut ternyata tidak sederhana. Pembangunan fisik yang menghasilkan tambahan ketersediaan infrastruktur jalan raya, misalnya, tentu meningkatkan intensitas kegiatan di sektor transportasi. Proses pembangunan infrastruktur tersebut tentu membutuhkan material seperti aspal atau semen, batu kerikil, di samping tenaga kerja, peralatan, dan sebagainya. Selanjutnya, keberadaan jalan raya tersebut bakal memperlancar perdagangan dan pada gilirannya merangsang berkembangnya sektor manufaktur, sektor pertanian, dan sebagainya. Jadi, pembangunan jalan raya tidak hanya meningkatkan kegiatan di sektor transportasi, namun juga sektor-sektor yang ada di hulu maupun hilirnya. Metode yang lazim untuk mengukur manfaat pembangunan infrastruktur seperti dalam contoh kasus ini adalah Analisis Input-Output¹. Analisis ini dapat menghasilkan ukuran

1 Untuk penerapannya dalam kasus Indonesia, lihat Nazara (2005) atau Daryanto dan Hafizrianda (2010).

dampak pengganda (*multiplier effect*) yang menunjukkan seberapa besar tambahan output dalam perekonomian akibat dari adanya tambahan permintaan akhir sektor tertentu yang dalam contoh ini adalah sektor infrastruktur.

Analisis tersebut masih perlu terus dikembangkan karena model dasarnya belum mampu melibatkan efek dinamis (pengaruh jangka pendek versus pengaruh jangka panjang), efek ketidakpastian, maupun dampak spasialnya. Jalan raya tentu membutuhkan perawatan, jadi pembangunan infrastruktur itu membangkitkan kegiatan ekonomi baru yang berkaitan dengan perawatan jalan raya. Dampak pembangunan jalan raya tambahan pada jaringan jalan raya yang sudah lama ada tentu berbeda dengan dampak pembangunan jalan raya pada wilayah baru. Lazimnya, dampak pembangunan jalan raya tambahan lebih kecil daripada dampak pembangunan jalan raya baru, meskipun total investasinya sama. Pembangunan infrastruktur juga membawa dampak tata ruang, baik yang positif maupun yang negatif. Infrastruktur jalan raya, misalnya, membuka akses dan meningkatkan konektivitas yang merangsang terciptanya pertumbuhan kota. Di lain pihak, ada risiko terganggunya kualitas lingkungan hidup sebagai akibat tak langsung dari pembangunan infrastruktur.

Pendekatan lain untuk mengukur manfaat infrastruktur adalah dengan **menggunakan fungsi produksi** atau fungsi biaya dengan mengikuti model Cobb-Douglas (Aschauer, 1989). Bentuk umum modelnya mengikuti fungsi produksi, yakni rumusan hubungan teknis antara output maksimum dengan input-input produksi. Dalam hal ini output nasional (atau regional) diandaikan merupakan fungsi dari tenaga kerja, modal privat, dan modal publik. Berdasarkan model ini Aschauer dengan menggunakan data perekonomian Amerika Serikat menemukan

dampak pengganda (*multiplier effect*) yang menunjukkan seberapa besar tambahan output dalam perekonomian akibat dari adanya tambahan permintaan akhir sektor tertentu yang dalam contoh ini adalah sektor infrastruktur.

Analisis tersebut masih perlu terus dikembangkan karena model dasarnya belum mampu melibatkan efek dinamis (pengaruh jangka pendek versus pengaruh jangka panjang), efek ketidakpastian, maupun dampak spasialnya. Jalan raya tentu membutuhkan perawatan, jadi pembangunan infrastruktur itu membangkitkan kegiatan ekonomi baru yang berkaitan dengan perawatan jalan raya. Dampak pembangunan jalan raya tambahan pada jaringan jalan raya yang sudah lama ada tentu berbeda dengan dampak pembangunan jalan raya pada wilayah baru. Lazimnya, dampak pembangunan jalan raya tambahan lebih kecil daripada dampak pembangunan jalan raya baru, meskipun total investasinya sama. Pembangunan infrastruktur juga membawa dampak tata ruang, baik yang positif maupun yang negatif. Infrastruktur jalan raya, misalnya, membuka akses dan meningkatkan konektivitas yang merangsang terciptanya pertumbuhan kota. Di lain pihak, ada risiko terganggunya kualitas lingkungan hidup sebagai akibat tak langsung dari pembangunan infrastruktur.

Pendekatan lain untuk mengukur manfaat infrastruktur adalah dengan **menggunakan fungsi produksi** atau fungsi biaya dengan mengikuti model Cobb-Douglas (Aschauer, 1989). Bentuk umum modelnya mengikuti fungsi produksi, yakni rumusan hubungan teknis antara output maksimum dengan input-input produksi. Dalam hal ini output nasional (atau regional) diandaikan merupakan fungsi dari tenaga kerja, modal privat, dan modal publik. Berdasarkan model ini Aschauer dengan menggunakan data perekonomian Amerika Serikat menemukan

dampak pengganda (*multiplier effect*) yang menunjukkan seberapa besar tambahan output dalam perekonomian akibat dari adanya tambahan permintaan akhir sektor tertentu yang dalam contoh ini adalah sektor infrastruktur.

Analisis tersebut masih perlu terus dikembangkan karena model dasarnya belum mampu melibatkan efek dinamis (pengaruh jangka pendek versus pengaruh jangka panjang), efek ketidakpastian, maupun dampak spasialnya. Jalan raya tentu membutuhkan perawatan, jadi pembangunan infrastruktur itu membangkitkan kegiatan ekonomi baru yang berkaitan dengan perawatan jalan raya. Dampak pembangunan jalan raya tambahan pada jaringan jalan raya yang sudah lama ada tentu berbeda dengan dampak pembangunan jalan raya pada wilayah baru. Lazimnya, dampak pembangunan jalan raya tambahan lebih kecil daripada dampak pembangunan jalan raya baru, meskipun total investasinya sama. Pembangunan infrastruktur juga membawa dampak tata ruang, baik yang positif maupun yang negatif. Infrastruktur jalan raya, misalnya, membuka akses dan meningkatkan konektivitas yang merangsang terciptanya pertumbuhan kota. Di lain pihak, ada risiko terganggunya kualitas lingkungan hidup sebagai akibat tak langsung dari pembangunan infrastruktur.

Pendekatan lain untuk mengukur manfaat infrastruktur adalah dengan **menggunakan fungsi produksi** atau fungsi biaya dengan mengikuti model Cobb-Douglas (Aschauer, 1989). Bentuk umum modelnya mengikuti fungsi produksi, yakni rumusan hubungan teknis antara output maksimum dengan input-input produksi. Dalam hal ini output nasional (atau regional) diandaikan merupakan fungsi dari tenaga kerja, modal privat, dan modal publik. Berdasarkan model ini Aschauer dengan menggunakan data perekonomian Amerika Serikat menemukan

dampak pengganda (*multiplier effect*) yang menunjukkan seberapa besar tambahan output dalam perekonomian akibat dari adanya tambahan permintaan akhir sektor tertentu yang dalam contoh ini adalah sektor infrastruktur.

Analisis tersebut masih perlu terus dikembangkan karena model dasarnya belum mampu melibatkan efek dinamis (pengaruh jangka pendek versus pengaruh jangka panjang), efek ketidakpastian, maupun dampak spasialnya. Jalan raya tentu membutuhkan perawatan, jadi pembangunan infrastruktur itu membangkitkan kegiatan ekonomi baru yang berkaitan dengan perawatan jalan raya. Dampak pembangunan jalan raya tambahan pada jaringan jalan raya yang sudah lama ada tentu berbeda dengan dampak pembangunan jalan raya pada wilayah baru. Lazimnya, dampak pembangunan jalan raya tambahan lebih kecil daripada dampak pembangunan jalan raya baru, meskipun total investasinya sama. Pembangunan infrastruktur juga membawa dampak tata ruang, baik yang positif maupun yang negatif. Infrastruktur jalan raya, misalnya, membuka akses dan meningkatkan konektivitas yang merangsang terciptanya pertumbuhan kota. Di lain pihak, ada risiko terganggunya kualitas lingkungan hidup sebagai akibat tak langsung dari pembangunan infrastruktur.

Pendekatan lain untuk mengukur manfaat infrastruktur adalah dengan **menggunakan fungsi produksi** atau fungsi biaya dengan mengikuti model Cobb-Douglas (Aschauer, 1989). Bentuk umum modelnya mengikuti fungsi produksi, yakni rumusan hubungan teknis antara output maksimum dengan input-input produksi. Dalam hal ini output nasional (atau regional) diandaikan merupakan fungsi dari tenaga kerja, modal privat, dan modal publik. Berdasarkan model ini Aschauer dengan menggunakan data perekonomian Amerika Serikat menemukan

nilai elastisitas sebesar 0.39, artinya tiap satu persen kenaikan modal publik (investasi untuk pembangunan infrastruktur) menaikkan output nasional sebesar 0.39 persen. Bila nisbah kapital-output adalah satu banding tiga, sedangkan kapital publik menyumbang sekitar 10-20 persen dari kapital total, maka imbalan atas investasi (*returns on investment*, ROI) bisa mencapai 60-130 persen.

Nilai estimasi ROI tersebut di atas jelas amat besar. Tak urung hal itu menimbulkan perdebatan di kalangan para peneliti. Apa lagi secara umum disadari bahwa investasi publik mengandung risiko *crowding out*, yakni pengeluaran pemerintah dapat menaikkan tingkat suku bunga yang pada gilirannya justru menghambat investasi swasta. Walaupun demikian, **Model Aschauer tersebut sampai kini masih populer**. Pengembangan metodologis model ini terus dilakukan dengan berbagai pendekatan ekonometris, misalnya dengan mencobakan data *time series*, *cross section*, ataupun data panel². Berbagai pengembangan metodologis dari sisi analisis dinamika dan analisis spasial masih menarik minat para peneliti.

Pertanyaan mendasar lain dalam penelitian tentang infrastruktur menyangkut seberapa besar **ukuran optimum infrastruktur**, atau secara teknisnya seberapa besar alokasi optimum pengeluaran publik untuk pembangunan infrastruktur. Infrastruktur bukanlah barang privat murni seperti sebuah apel dan bukan pula barang publik murni seperti jasa keamanan nasional. Infrastruktur lebih mirip “barang klab” (*club goods*) seperti kolam renang milik sebuah komunitas. Lazimnya, orang yang sedang berenang di suatu kolam tidak merasa terganggu oleh datangnya seseorang yang mau ikut berenang di kolam itu, kecuali kolam renang itu sudah cukup penuh sesak. Situasi itu menimbulkan

2 Lihat Baltagi (2005) dan Firdaus (2012).

nilai elastisitas sebesar 0.39, artinya tiap satu persen kenaikan modal publik (investasi untuk pembangunan infrastruktur) menaikkan output nasional sebesar 0.39 persen. Bila nisbah kapital-output adalah satu banding tiga, sedangkan kapital publik menyumbang sekitar 10-20 persen dari kapital total, maka imbalan atas investasi (*returns on investment*, ROI) bisa mencapai 60-130 persen.

Nilai estimasi ROI tersebut di atas jelas amat besar. Tak urung hal itu menimbulkan perdebatan di kalangan para peneliti. Apa lagi secara umum disadari bahwa investasi publik mengandung risiko *crowding out*, yakni pengeluaran pemerintah dapat menaikkan tingkat suku bunga yang pada gilirannya justru menghambat investasi swasta. Walaupun demikian, **Model Aschauer tersebut sampai kini masih populer**. Pengembangan metodologis model ini terus dilakukan dengan berbagai pendekatan ekonometris, misalnya dengan mencobakan data *time series*, *cross section*, ataupun data panel². Berbagai pengembangan metodologis dari sisi analisis dinamika dan analisis spasial masih menarik minat para peneliti.

Pertanyaan mendasar lain dalam penelitian tentang infrastruktur menyangkut seberapa besar **ukuran optimum infrastruktur**, atau secara teknisnya seberapa besar alokasi optimum pengeluaran publik untuk pembangunan infrastruktur. Infrastruktur bukanlah barang privat murni seperti sebuah apel dan bukan pula barang publik murni seperti jasa keamanan nasional. Infrastruktur lebih mirip “barang klab” (*club goods*) seperti kolam renang milik sebuah komunitas. Lazimnya, orang yang sedang berenang di suatu kolam tidak merasa terganggu oleh datangnya seseorang yang mau ikut berenang di kolam itu, kecuali kolam renang itu sudah cukup penuh sesak. Situasi itu menimbulkan

2 Lihat Baltagi (2005) dan Firdaus (2012).

nilai elastisitas sebesar 0.39, artinya tiap satu persen kenaikan modal publik (investasi untuk pembangunan infrastruktur) menaikkan output nasional sebesar 0.39 persen. Bila nisbah kapital-output adalah satu banding tiga, sedangkan kapital publik menyumbang sekitar 10-20 persen dari kapital total, maka imbalan atas investasi (*returns on investment*, ROI) bisa mencapai 60-130 persen.

Nilai estimasi ROI tersebut di atas jelas amat besar. Tak urung hal itu menimbulkan perdebatan di kalangan para peneliti. Apa lagi secara umum disadari bahwa investasi publik mengandung risiko *crowding out*, yakni pengeluaran pemerintah dapat menaikkan tingkat suku bunga yang pada gilirannya justru menghambat investasi swasta. Walaupun demikian, **Model Aschauer tersebut sampai kini masih populer**. Pengembangan metodologis model ini terus dilakukan dengan berbagai pendekatan ekonometris, misalnya dengan mencobakan data *time series*, *cross section*, ataupun data panel². Berbagai pengembangan metodologis dari sisi analisis dinamika dan analisis spasial masih menarik minat para peneliti.

Pertanyaan mendasar lain dalam penelitian tentang infrastruktur menyangkut seberapa besar **ukuran optimum infrastruktur**, atau secara teknisnya seberapa besar alokasi optimum pengeluaran publik untuk pembangunan infrastruktur. Infrastruktur bukanlah barang privat murni seperti sebuah apel dan bukan pula barang publik murni seperti jasa keamanan nasional. Infrastruktur lebih mirip “barang klab” (*club goods*) seperti kolam renang milik sebuah komunitas. Lazimnya, orang yang sedang berenang di suatu kolam tidak merasa terganggu oleh datangnya seseorang yang mau ikut berenang di kolam itu, kecuali kolam renang itu sudah cukup penuh sesak. Situasi itu menimbulkan

2 Lihat Baltagi (2005) dan Firdaus (2012).

nilai elastisitas sebesar 0.39, artinya tiap satu persen kenaikan modal publik (investasi untuk pembangunan infrastruktur) menaikkan output nasional sebesar 0.39 persen. Bila nisbah kapital-output adalah satu banding tiga, sedangkan kapital publik menyumbang sekitar 10-20 persen dari kapital total, maka imbalan atas investasi (*returns on investment*, ROI) bisa mencapai 60-130 persen.

Nilai estimasi ROI tersebut di atas jelas amat besar. Tak urung hal itu menimbulkan perdebatan di kalangan para peneliti. Apa lagi secara umum disadari bahwa investasi publik mengandung risiko *crowding out*, yakni pengeluaran pemerintah dapat menaikkan tingkat suku bunga yang pada gilirannya justru menghambat investasi swasta. Walaupun demikian, **Model Aschauer tersebut sampai kini masih populer**. Pengembangan metodologis model ini terus dilakukan dengan berbagai pendekatan ekonometris, misalnya dengan mencobakan data *time series*, *cross section*, ataupun data panel². Berbagai pengembangan metodologis dari sisi analisis dinamika dan analisis spasial masih menarik minat para peneliti.

Pertanyaan mendasar lain dalam penelitian tentang infrastruktur menyangkut seberapa besar **ukuran optimum infrastruktur**, atau secara teknisnya seberapa besar alokasi optimum pengeluaran publik untuk pembangunan infrastruktur. Infrastruktur bukanlah barang privat murni seperti sebuah apel dan bukan pula barang publik murni seperti jasa keamanan nasional. Infrastruktur lebih mirip “barang klab” (*club goods*) seperti kolam renang milik sebuah komunitas. Lazimnya, orang yang sedang berenang di suatu kolam tidak merasa terganggu oleh datangnya seseorang yang mau ikut berenang di kolam itu, kecuali kolam renang itu sudah cukup penuh sesak. Situasi itu menimbulkan

2 Lihat Baltagi (2005) dan Firdaus (2012).

dilema: bila jumlah anggota klab renang itu semakin banyak, maka manfaat kolam renang bagi individu-individu anggota menjadi berkurang. Di lain pihak, bila jumlah anggota semakin sedikit, maka iuran tiap anggota untuk perawatan kolam renang itu harus naik agar supaya biaya perawatan tertutupi. Maka ada persoalan jumlah optimum anggota.

Secara lebih umum, alokasi optimal pengeluaran untuk infrastruktur mempunyai dua aspek, yakni aspek kapasitas dan aspek intensitas penggunaan. Berhubung keputusan penggunaan kapasitas didesentralisasikan kepada para anggota, maka perlu ada mekanisme insentif harga untuk mencapai tingkat penggunaan optimum. Teori yang menelaah persoalan ini disebut sebagai “*Theory of Clubs*”³. Teori ini sangat fundamental dan penting sekali digunakan dalam penyelenggaraan infrastruktur. Gagasan “jalan raya berbayar” seperti yang sudah diwacanakan untuk diterapkan di DKI Jakarta sangat erat kaitannya dengan “*Theory of Clubs*”.

Dalam kurun waktu sekitar dua puluh tahun terakhir ini ada perkembangan pesat dalam metode analisis ekonomi yang disebut **metode *Computable General Equilibrium***⁴. Pendekatan CGE ini melibatkan semua pelaku dalam sebuah perekonomian baik dalam pasar faktor produksi maupun dalam pasar komoditas. Dengan demikian metode ini dapat memberikan estimasi dampak dari perubahan nilai variabel, misalnya perubahan nilai investasi infrastruktur, terhadap penerima manfaat (golongan masyarakat lapisan yang mana atau yang bermukim di mana, dan sebagainya).

3 Lihat Buchanan (1965), Casella & Frey (1995), dan Anderson, Shughart, dan Tallison (2004).
4 Lihat Isard *et al* (1997) dan Oktaviani (2013).

dilema: bila jumlah anggota klab renang itu semakin banyak, maka manfaat kolam renang bagi individu-individu anggota menjadi berkurang. Di lain pihak, bila jumlah anggota semakin sedikit, maka iuran tiap anggota untuk perawatan kolam renang itu harus naik agar supaya biaya perawatan tertutupi. Maka ada persoalan jumlah optimum anggota.

Secara lebih umum, alokasi optimal pengeluaran untuk infrastruktur mempunyai dua aspek, yakni aspek kapasitas dan aspek intensitas penggunaan. Berhubung keputusan penggunaan kapasitas didesentralisasikan kepada para anggota, maka perlu ada mekanisme insentif harga untuk mencapai tingkat penggunaan optimum. Teori yang menelaah persoalan ini disebut sebagai “*Theory of Clubs*”³. Teori ini sangat fundamental dan penting sekali digunakan dalam penyelenggaraan infrastruktur. Gagasan “jalan raya berbayar” seperti yang sudah diwacanakan untuk diterapkan di DKI Jakarta sangat erat kaitannya dengan “*Theory of Clubs*”.

Dalam kurun waktu sekitar dua puluh tahun terakhir ini ada perkembangan pesat dalam metode analisis ekonomi yang disebut **metode *Computable General Equilibrium***⁴. Pendekatan CGE ini melibatkan semua pelaku dalam sebuah perekonomian baik dalam pasar faktor produksi maupun dalam pasar komoditas. Dengan demikian metode ini dapat memberikan estimasi dampak dari perubahan nilai variabel, misalnya perubahan nilai investasi infrastruktur, terhadap penerima manfaat (golongan masyarakat lapisan yang mana atau yang bermukim di mana, dan sebagainya).

3 Lihat Buchanan (1965), Casella & Frey (1995), dan Anderson, Shughart, dan Tallison (2004).
4 Lihat Isard *et al* (1997) dan Oktaviani (2013).

dilema: bila jumlah anggota klab renang itu semakin banyak, maka manfaat kolam renang bagi individu-individu anggota menjadi berkurang. Di lain pihak, bila jumlah anggota semakin sedikit, maka iuran tiap anggota untuk perawatan kolam renang itu harus naik agar supaya biaya perawatan tertutupi. Maka ada persoalan jumlah optimum anggota.

Secara lebih umum, alokasi optimal pengeluaran untuk infrastruktur mempunyai dua aspek, yakni aspek kapasitas dan aspek intensitas penggunaan. Berhubung keputusan penggunaan kapasitas didesentralisasikan kepada para anggota, maka perlu ada mekanisme insentif harga untuk mencapai tingkat penggunaan optimum. Teori yang menelaah persoalan ini disebut sebagai “*Theory of Clubs*”³. Teori ini sangat fundamental dan penting sekali digunakan dalam penyelenggaraan infrastruktur. Gagasan “jalan raya berbayar” seperti yang sudah diwacanakan untuk diterapkan di DKI Jakarta sangat erat kaitannya dengan “*Theory of Clubs*”.

Dalam kurun waktu sekitar dua puluh tahun terakhir ini ada perkembangan pesat dalam metode analisis ekonomi yang disebut **metode *Computable General Equilibrium***⁴. Pendekatan CGE ini melibatkan semua pelaku dalam sebuah perekonomian baik dalam pasar faktor produksi maupun dalam pasar komoditas. Dengan demikian metode ini dapat memberikan estimasi dampak dari perubahan nilai variabel, misalnya perubahan nilai investasi infrastruktur, terhadap penerima manfaat (golongan masyarakat lapisan yang mana atau yang bermukim di mana, dan sebagainya).

3 Lihat Buchanan (1965), Casella & Frey (1995), dan Anderson, Shughart, dan Tallison (2004).
4 Lihat Isard *et al* (1997) dan Oktaviani (2013).

dilema: bila jumlah anggota klab renang itu semakin banyak, maka manfaat kolam renang bagi individu-individu anggota menjadi berkurang. Di lain pihak, bila jumlah anggota semakin sedikit, maka iuran tiap anggota untuk perawatan kolam renang itu harus naik agar supaya biaya perawatan tertutupi. Maka ada persoalan jumlah optimum anggota.

Secara lebih umum, alokasi optimal pengeluaran untuk infrastruktur mempunyai dua aspek, yakni aspek kapasitas dan aspek intensitas penggunaan. Berhubung keputusan penggunaan kapasitas didesentralisasikan kepada para anggota, maka perlu ada mekanisme insentif harga untuk mencapai tingkat penggunaan optimum. Teori yang menelaah persoalan ini disebut sebagai “*Theory of Clubs*”³. Teori ini sangat fundamental dan penting sekali digunakan dalam penyelenggaraan infrastruktur. Gagasan “jalan raya berbayar” seperti yang sudah diwacanakan untuk diterapkan di DKI Jakarta sangat erat kaitannya dengan “*Theory of Clubs*”.

Dalam kurun waktu sekitar dua puluh tahun terakhir ini ada perkembangan pesat dalam metode analisis ekonomi yang disebut **metode *Computable General Equilibrium***⁴. Pendekatan CGE ini melibatkan semua pelaku dalam sebuah perekonomian baik dalam pasar faktor produksi maupun dalam pasar komoditas. Dengan demikian metode ini dapat memberikan estimasi dampak dari perubahan nilai variabel, misalnya perubahan nilai investasi infrastruktur, terhadap penerima manfaat (golongan masyarakat lapisan yang mana atau yang bermukim di mana, dan sebagainya).

3 Lihat Buchanan (1965), Casella & Frey (1995), dan Anderson, Shughart, dan Tallison (2004).
4 Lihat Isard *et al* (1997) dan Oktaviani (2013).

Namun seperti lazimnya sebuah metode, pendekatan CGE juga mempunyai keterbatasan-keterbatasan, misalnya dalam hal kebutuhan data, kerumitan komputasi, keketatan asumsi Pasar Persaingan Sempurna, ketiadaan proses validasi hasil estimasi, dan sebagainya. Menanggapi hal tersebut minat para peneliti mulai bergeser ke metode yang lebih sederhana namun tetap ampuh, seperti misalnya **metode gravitasi dan metode pengukuran Surplus Equivalence** untuk mengukur dampak kesejahteraan dari pembangunan infrastruktur⁵.

Studi empiris tentang infrastruktur umumnya berkaitan dengan pengukuran kelayakan proyek pembangunan infrastruktur (*economic and financial feasibility study*), pengukuran dampak pembangunan infrastruktur terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian (misalnya pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, tingkat pengangguran, tingkat kemiskinan, indeks pembangunan manusia, ketimpangan kesejahteraan, dan sebagainya).

Dalam kurun lima hingga sepuluh tahun terakhir ini saya bersama rekan-rekan peneliti dan para mahasiswa tertarik untuk menggeluti studi empiris yang berkaitan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Ada cukup banyak **studi kelayakan pembangunan infrastruktur** yang menyimpulkan bahwa secara keuangan korporasi sebuah proyek infrastruktur tidak layak (*financially infeasible*) namun secara ekonomi regional layak (*economically feasible*), misalnya dalam kasus Rencana Pengembangan Bandar Udara Semarang (Priyarsono, 2010).

Kami juga menelaah **dampak ketersediaan berbagai infrastruktur** terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian di Indonesia (Priyarsono dan Kumara, 2014; Nugraheni dan Priyarsono, 2012).

5 Lihat Lakshmanan (2001).

Namun seperti lazimnya sebuah metode, pendekatan CGE juga mempunyai keterbatasan-keterbatasan, misalnya dalam hal kebutuhan data, kerumitan komputasi, keketatan asumsi Pasar Persaingan Sempurna, ketiadaan proses validasi hasil estimasi, dan sebagainya. Menanggapi hal tersebut minat para peneliti mulai bergeser ke metode yang lebih sederhana namun tetap ampuh, seperti misalnya **metode gravitasi dan metode pengukuran Surplus Equivalence** untuk mengukur dampak kesejahteraan dari pembangunan infrastruktur⁵.

Studi empiris tentang infrastruktur umumnya berkaitan dengan pengukuran kelayakan proyek pembangunan infrastruktur (*economic and financial feasibility study*), pengukuran dampak pembangunan infrastruktur terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian (misalnya pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, tingkat pengangguran, tingkat kemiskinan, indeks pembangunan manusia, ketimpangan kesejahteraan, dan sebagainya).

Dalam kurun lima hingga sepuluh tahun terakhir ini saya bersama rekan-rekan peneliti dan para mahasiswa tertarik untuk menggeluti studi empiris yang berkaitan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Ada cukup banyak **studi kelayakan pembangunan infrastruktur** yang menyimpulkan bahwa secara keuangan korporasi sebuah proyek infrastruktur tidak layak (*financially infeasible*) namun secara ekonomi regional layak (*economically feasible*), misalnya dalam kasus Rencana Pengembangan Bandar Udara Semarang (Priyarsono, 2010).

Kami juga menelaah **dampak ketersediaan berbagai infrastruktur** terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian di Indonesia (Priyarsono dan Kumara, 2014; Nugraheni dan Priyarsono, 2012).

5 Lihat Lakshmanan (2001).

Namun seperti lazimnya sebuah metode, pendekatan CGE juga mempunyai keterbatasan-keterbatasan, misalnya dalam hal kebutuhan data, kerumitan komputasi, keketatan asumsi Pasar Persaingan Sempurna, ketiadaan proses validasi hasil estimasi, dan sebagainya. Menanggapi hal tersebut minat para peneliti mulai bergeser ke metode yang lebih sederhana namun tetap ampuh, seperti misalnya **metode gravitasi dan metode pengukuran Surplus Equivalence** untuk mengukur dampak kesejahteraan dari pembangunan infrastruktur⁵.

Studi empiris tentang infrastruktur umumnya berkaitan dengan pengukuran kelayakan proyek pembangunan infrastruktur (*economic and financial feasibility study*), pengukuran dampak pembangunan infrastruktur terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian (misalnya pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, tingkat pengangguran, tingkat kemiskinan, indeks pembangunan manusia, ketimpangan kesejahteraan, dan sebagainya).

Dalam kurun lima hingga sepuluh tahun terakhir ini saya bersama rekan-rekan peneliti dan para mahasiswa tertarik untuk menggeluti studi empiris yang berkaitan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Ada cukup banyak **studi kelayakan pembangunan infrastruktur** yang menyimpulkan bahwa secara keuangan korporasi sebuah proyek infrastruktur tidak layak (*financially infeasible*) namun secara ekonomi regional layak (*economically feasible*), misalnya dalam kasus Rencana Pengembangan Bandar Udara Semarang (Priyarsono, 2010).

Kami juga menelaah **dampak ketersediaan berbagai infrastruktur** terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian di Indonesia (Priyarsono dan Kumara, 2014; Nugraheni dan Priyarsono, 2012).

5 Lihat Lakshmanan (2001).

Namun seperti lazimnya sebuah metode, pendekatan CGE juga mempunyai keterbatasan-keterbatasan, misalnya dalam hal kebutuhan data, kerumitan komputasi, keketatan asumsi Pasar Persaingan Sempurna, ketiadaan proses validasi hasil estimasi, dan sebagainya. Menanggapi hal tersebut minat para peneliti mulai bergeser ke metode yang lebih sederhana namun tetap ampuh, seperti misalnya **metode gravitasi dan metode pengukuran Surplus Equivalence** untuk mengukur dampak kesejahteraan dari pembangunan infrastruktur⁵.

Studi empiris tentang infrastruktur umumnya berkaitan dengan pengukuran kelayakan proyek pembangunan infrastruktur (*economic and financial feasibility study*), pengukuran dampak pembangunan infrastruktur terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian (misalnya pertumbuhan ekonomi, penciptaan lapangan kerja, tingkat pengangguran, tingkat kemiskinan, indeks pembangunan manusia, ketimpangan kesejahteraan, dan sebagainya).

Dalam kurun lima hingga sepuluh tahun terakhir ini saya bersama rekan-rekan peneliti dan para mahasiswa tertarik untuk menggeluti studi empiris yang berkaitan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Ada cukup banyak **studi kelayakan pembangunan infrastruktur** yang menyimpulkan bahwa secara keuangan korporasi sebuah proyek infrastruktur tidak layak (*financially infeasible*) namun secara ekonomi regional layak (*economically feasible*), misalnya dalam kasus Rencana Pengembangan Bandar Udara Semarang (Priyarsono, 2010).

Kami juga menelaah **dampak ketersediaan berbagai infrastruktur** terhadap berbagai ukuran kinerja perekonomian di Indonesia (Priyarsono dan Kumara, 2014; Nugraheni dan Priyarsono, 2012).

5 Lihat Lakshmanan (2001).

Umumnya infrastruktur berdampak positif terhadap perekonomian, namun besaran dampaknya berbeda-beda. Ada kecenderungan bahwa wilayah-wilayah yang lebih maju lebih responsif terhadap ketersediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan raya, jaringan listrik, dan air bersih, sedangkan wilayah-wilayah yang kurang maju lebih responsif terhadap infrastruktur sosial seperti sekolah dan rumah sakit.

Temuan dari studi kami untuk kasus Indonesia memperkuat temuan sebelumnya dari studi serupa di negara-negara lain. Calderon dan Serven (2004) menelaah data infrastruktur lebih dari 100 negara dalam rentang waktu 1960-2000. Mereka menemukan bahwa kuantitas dan kualitas **infrastruktur mendorong pertumbuhan** ekonomi, sangat efektif mengurangi kemiskinan, dan dapat mengurangi ketimpangan pendapatan. Kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur berdampak pengurangan ketimpangan diberikan juga oleh Seneviratne dan Sun (2013). Mereka menelaah data dari 76 negara tentang ketersediaan infrastruktur, baik kuantitas maupun kualitasnya.

Keterkaitan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi cenderung sangat kuat, namun sayangnya keterkaitan infrastruktur dengan pengurangan ketimpangan pendapatan ternyata cenderung lemah dan ambigu. Studi Chatterjee dan Turnovsky (2012) menyimpulkan bahwa **pembangunan infrastruktur justru memperburuk ketimpangan pendapatan**.

Studi lain dengan menggunakan data 256 kota-kota di China (Zheng & Kuroda, 2013) menunjukkan adanya **tarik ulur (trade off)** antara **kemerataan spasial (spatial equity)** dengan

Umumnya infrastruktur berdampak positif terhadap perekonomian, namun besaran dampaknya berbeda-beda. Ada kecenderungan bahwa wilayah-wilayah yang lebih maju lebih responsif terhadap ketersediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan raya, jaringan listrik, dan air bersih, sedangkan wilayah-wilayah yang kurang maju lebih responsif terhadap infrastruktur sosial seperti sekolah dan rumah sakit.

Temuan dari studi kami untuk kasus Indonesia memperkuat temuan sebelumnya dari studi serupa di negara-negara lain. Calderon dan Serven (2004) menelaah data infrastruktur lebih dari 100 negara dalam rentang waktu 1960-2000. Mereka menemukan bahwa kuantitas dan kualitas **infrastruktur mendorong pertumbuhan** ekonomi, sangat efektif mengurangi kemiskinan, dan dapat mengurangi ketimpangan pendapatan. Kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur berdampak pengurangan ketimpangan diberikan juga oleh Seneviratne dan Sun (2013). Mereka menelaah data dari 76 negara tentang ketersediaan infrastruktur, baik kuantitas maupun kualitasnya.

Keterkaitan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi cenderung sangat kuat, namun sayangnya keterkaitan infrastruktur dengan pengurangan ketimpangan pendapatan ternyata cenderung lemah dan ambigu. Studi Chatterjee dan Turnovsky (2012) menyimpulkan bahwa **pembangunan infrastruktur justru memperburuk ketimpangan pendapatan**.

Studi lain dengan menggunakan data 256 kota-kota di China (Zheng & Kuroda, 2013) menunjukkan adanya **tarik ulur (trade off)** antara **kemerataan spasial (spatial equity)** dengan

Umumnya infrastruktur berdampak positif terhadap perekonomian, namun besaran dampaknya berbeda-beda. Ada kecenderungan bahwa wilayah-wilayah yang lebih maju lebih responsif terhadap ketersediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan raya, jaringan listrik, dan air bersih, sedangkan wilayah-wilayah yang kurang maju lebih responsif terhadap infrastruktur sosial seperti sekolah dan rumah sakit.

Temuan dari studi kami untuk kasus Indonesia memperkuat temuan sebelumnya dari studi serupa di negara-negara lain. Calderon dan Serven (2004) menelaah data infrastruktur lebih dari 100 negara dalam rentang waktu 1960-2000. Mereka menemukan bahwa kuantitas dan kualitas **infrastruktur mendorong pertumbuhan** ekonomi, sangat efektif mengurangi kemiskinan, dan dapat mengurangi ketimpangan pendapatan. Kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur berdampak pengurangan ketimpangan diberikan juga oleh Seneviratne dan Sun (2013). Mereka menelaah data dari 76 negara tentang ketersediaan infrastruktur, baik kuantitas maupun kualitasnya.

Keterkaitan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi cenderung sangat kuat, namun sayangnya keterkaitan infrastruktur dengan pengurangan ketimpangan pendapatan ternyata cenderung lemah dan ambigu. Studi Chatterjee dan Turnovsky (2012) menyimpulkan bahwa **pembangunan infrastruktur justru memperburuk ketimpangan pendapatan**.

Studi lain dengan menggunakan data 256 kota-kota di China (Zheng & Kuroda, 2013) menunjukkan adanya **tarik ulur (trade off)** antara **kemerataan spasial (spatial equity)** dengan

Umumnya infrastruktur berdampak positif terhadap perekonomian, namun besaran dampaknya berbeda-beda. Ada kecenderungan bahwa wilayah-wilayah yang lebih maju lebih responsif terhadap ketersediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan raya, jaringan listrik, dan air bersih, sedangkan wilayah-wilayah yang kurang maju lebih responsif terhadap infrastruktur sosial seperti sekolah dan rumah sakit.

Temuan dari studi kami untuk kasus Indonesia memperkuat temuan sebelumnya dari studi serupa di negara-negara lain. Calderon dan Serven (2004) menelaah data infrastruktur lebih dari 100 negara dalam rentang waktu 1960-2000. Mereka menemukan bahwa kuantitas dan kualitas **infrastruktur mendorong pertumbuhan** ekonomi, sangat efektif mengurangi kemiskinan, dan dapat mengurangi ketimpangan pendapatan. Kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur berdampak pengurangan ketimpangan diberikan juga oleh Seneviratne dan Sun (2013). Mereka menelaah data dari 76 negara tentang ketersediaan infrastruktur, baik kuantitas maupun kualitasnya.

Keterkaitan antara infrastruktur dengan pertumbuhan ekonomi cenderung sangat kuat, namun sayangnya keterkaitan infrastruktur dengan pengurangan ketimpangan pendapatan ternyata cenderung lemah dan ambigu. Studi Chatterjee dan Turnovsky (2012) menyimpulkan bahwa **pembangunan infrastruktur justru memperburuk ketimpangan pendapatan**.

Studi lain dengan menggunakan data 256 kota-kota di China (Zheng & Kuroda, 2013) menunjukkan adanya **tarik ulur (trade off)** antara **kemerataan spasial (spatial equity)** dengan

efisiensi spasial (*spatial efficiency*). Di satu pihak pembangunan infrastruktur, dalam hal ini infrastruktur transportasi, berdampak menurunkan biaya perdagangan, sehingga pertumbuhan ekonomi meningkat dan sekaligus menurunkan ketimpangan pendapatan antarwilayah. Namun di pihak lain, pembangunan infrastruktur tersebut memencarkan kegiatan ekonomi secara spasial sehingga mengurangi penghematan yang timbul oleh karena berkumpulnya kegiatan-kegiatan ekonomi di wilayah pusat (*agglomeration economies*) dan pada gilirannya mengurangi laju pertumbuhan ekonomi⁶.

Temuan hasil penelitian bahwa pembangunan infrastruktur berpotensi menimbulkan risiko memperburuk ketimpangan kesejahteraan antarwilayah maupun antarlapisan masyarakat **harus menjadi pelajaran bagi Indonesia**. Walaupun demikian risiko tersebut sama sekali tidak mengurangi kebenaran kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan sangat efektif mengurangi kemiskinan.

Dampak paling nyata dari pembangunan infrastruktur jalan raya adalah percepatan laju alih fungsi lahan dari peruntukan pertanian ke peruntukan lain yang “lebih produktif” bila diukur berdasarkan tingkat imbalan (*returns*) dari tiap satuan luas lahan. Bila situasi ini dikaitkan dengan fungsi ganda pertanian (*multifunctionality of agriculture*), yakni manfaat-manfaat pertanian yang tak dapat diperdagangkan (misalnya fungsi perlindungan lingkungan hidup, pelestarian lansekap, kesempatan kerja pedesaan, dan **ketahanan pangan**), maka permasalahannya menjadi tidak sederhana. Fungsi

6 Untuk pembahasan tentang konsep *agglomeration economies* dalam Sektor Agro-industri, lihat Priyarsono dan Affandi (2009). Lihat juga Capello (2009).

efisiensi spasial (*spatial efficiency*). Di satu pihak pembangunan infrastruktur, dalam hal ini infrastruktur transportasi, berdampak menurunkan biaya perdagangan, sehingga pertumbuhan ekonomi meningkat dan sekaligus menurunkan ketimpangan pendapatan antarwilayah. Namun di pihak lain, pembangunan infrastruktur tersebut memencarkan kegiatan ekonomi secara spasial sehingga mengurangi penghematan yang timbul oleh karena berkumpulnya kegiatan-kegiatan ekonomi di wilayah pusat (*agglomeration economies*) dan pada gilirannya mengurangi laju pertumbuhan ekonomi⁶.

Temuan hasil penelitian bahwa pembangunan infrastruktur berpotensi menimbulkan risiko memperburuk ketimpangan kesejahteraan antarwilayah maupun antarlapisan masyarakat **harus menjadi pelajaran bagi Indonesia**. Walaupun demikian risiko tersebut sama sekali tidak mengurangi kebenaran kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan sangat efektif mengurangi kemiskinan.

Dampak paling nyata dari pembangunan infrastruktur jalan raya adalah percepatan laju alih fungsi lahan dari peruntukan pertanian ke peruntukan lain yang “lebih produktif” bila diukur berdasarkan tingkat imbalan (*returns*) dari tiap satuan luas lahan. Bila situasi ini dikaitkan dengan fungsi ganda pertanian (*multifunctionality of agriculture*), yakni manfaat-manfaat pertanian yang tak dapat diperdagangkan (misalnya fungsi perlindungan lingkungan hidup, pelestarian lansekap, kesempatan kerja pedesaan, dan **ketahanan pangan**), maka permasalahannya menjadi tidak sederhana. Fungsi

6 Untuk pembahasan tentang konsep *agglomeration economies* dalam Sektor Agro-industri, lihat Priyarsono dan Affandi (2009). Lihat juga Capello (2009).

efisiensi spasial (*spatial efficiency*). Di satu pihak pembangunan infrastruktur, dalam hal ini infrastruktur transportasi, berdampak menurunkan biaya perdagangan, sehingga pertumbuhan ekonomi meningkat dan sekaligus menurunkan ketimpangan pendapatan antarwilayah. Namun di pihak lain, pembangunan infrastruktur tersebut memencarkan kegiatan ekonomi secara spasial sehingga mengurangi penghematan yang timbul oleh karena berkumpulnya kegiatan-kegiatan ekonomi di wilayah pusat (*agglomeration economies*) dan pada gilirannya mengurangi laju pertumbuhan ekonomi⁶.

Temuan hasil penelitian bahwa pembangunan infrastruktur berpotensi menimbulkan risiko memperburuk ketimpangan kesejahteraan antarwilayah maupun antarlapisan masyarakat **harus menjadi pelajaran bagi Indonesia**. Walaupun demikian risiko tersebut sama sekali tidak mengurangi kebenaran kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan sangat efektif mengurangi kemiskinan.

Dampak paling nyata dari pembangunan infrastruktur jalan raya adalah percepatan laju alih fungsi lahan dari peruntukan pertanian ke peruntukan lain yang “lebih produktif” bila diukur berdasarkan tingkat imbalan (*returns*) dari tiap satuan luas lahan. Bila situasi ini dikaitkan dengan fungsi ganda pertanian (*multifunctionality of agriculture*), yakni manfaat-manfaat pertanian yang tak dapat diperdagangkan (misalnya fungsi perlindungan lingkungan hidup, pelestarian lansekap, kesempatan kerja pedesaan, dan **ketahanan pangan**), maka permasalahannya menjadi tidak sederhana. Fungsi

6 Untuk pembahasan tentang konsep *agglomeration economies* dalam Sektor Agro-industri, lihat Priyarsono dan Affandi (2009). Lihat juga Capello (2009).

efisiensi spasial (*spatial efficiency*). Di satu pihak pembangunan infrastruktur, dalam hal ini infrastruktur transportasi, berdampak menurunkan biaya perdagangan, sehingga pertumbuhan ekonomi meningkat dan sekaligus menurunkan ketimpangan pendapatan antarwilayah. Namun di pihak lain, pembangunan infrastruktur tersebut memencarkan kegiatan ekonomi secara spasial sehingga mengurangi penghematan yang timbul oleh karena berkumpulnya kegiatan-kegiatan ekonomi di wilayah pusat (*agglomeration economies*) dan pada gilirannya mengurangi laju pertumbuhan ekonomi⁶.

Temuan hasil penelitian bahwa pembangunan infrastruktur berpotensi menimbulkan risiko memperburuk ketimpangan kesejahteraan antarwilayah maupun antarlapisan masyarakat **harus menjadi pelajaran bagi Indonesia**. Walaupun demikian risiko tersebut sama sekali tidak mengurangi kebenaran kesimpulan bahwa pembangunan infrastruktur meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan sangat efektif mengurangi kemiskinan.

Dampak paling nyata dari pembangunan infrastruktur jalan raya adalah percepatan laju alih fungsi lahan dari peruntukan pertanian ke peruntukan lain yang “lebih produktif” bila diukur berdasarkan tingkat imbalan (*returns*) dari tiap satuan luas lahan. Bila situasi ini dikaitkan dengan fungsi ganda pertanian (*multifunctionality of agriculture*), yakni manfaat-manfaat pertanian yang tak dapat diperdagangkan (misalnya fungsi perlindungan lingkungan hidup, pelestarian lansekap, kesempatan kerja pedesaan, dan **ketahanan pangan**), maka permasalahannya menjadi tidak sederhana. Fungsi

6 Untuk pembahasan tentang konsep *agglomeration economies* dalam Sektor Agro-industri, lihat Priyarsono dan Affandi (2009). Lihat juga Capello (2009).

ganda pertanian bertali-temali dengan manfaat-manfaat bagi masyarakat, budaya, perekonomian nasional secara keseluruhan, keamanan nasional, dan sebagainya. Dengan demikian alih fungsi lahan menimbulkan persoalan tarik-ulur (*trade off*) antara efisiensi ekonomi, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan hidup, dan pengurangan kemiskinan. Studi-studi Huylenbroeck *et al* (2007) dan Lipton (2009) merintis pengkajian tentang permasalahan tersebut.

Dalam konteks yang lebih luas, karya klasik Gunnar Myrdal (1957) memperkenalkan konsep *backwash effect* untuk menggambarkan dampak negatif dari pertumbuhan ekonomi yang terjadi pada suatu wilayah terhadap wilayah-wilayah sekitarnya. Pertumbuhan ekonomi itu bisa muncul oleh karena adanya investasi infrastruktur berskala besar pada suatu wilayah. Dampak itu timbul oleh karena migrasi tenaga kerja, pergerakan modal, dan perdagangan. Dalam pasar bebas, modal cenderung bergerak ke wilayah yang mempunyai potensi memberikan imbalan tertinggi.

Di pihak lain, ada karya klasik Albert Hirschman (1969) yang justru menekankan potensi dampak positif yang disebut *spread effect* dari pertumbuhan suatu wilayah kepada wilayah-wilayah di sekitarnya, sejauh kebijakan publik yang tepat dapat diterapkan untuk mengendalikan pengaruh spasial tersebut. Kebijakan publik itu antara lain adalah kebijakan fiskal seperti pajak yang berfungsi untuk meredistribusikan kemakmuran dan pendapatan. Sayangnya, studi kami yang menggunakan data SUSENAS (BPS, 2008, 2010, 2012) untuk kasus Pulau Jawa menghasilkan bukti empirik bahwa kebijakan pajak tidak mampu berperan sebagai instrumen redistribusi pendapatan (Kumara, Priyarsono, Rindayati, 2014).

ganda pertanian bertali-temali dengan manfaat-manfaat bagi masyarakat, budaya, perekonomian nasional secara keseluruhan, keamanan nasional, dan sebagainya. Dengan demikian alih fungsi lahan menimbulkan persoalan tarik-ulur (*trade off*) antara efisiensi ekonomi, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan hidup, dan pengurangan kemiskinan. Studi-studi Huylenbroeck *et al* (2007) dan Lipton (2009) merintis pengkajian tentang permasalahan tersebut.

Dalam konteks yang lebih luas, karya klasik Gunnar Myrdal (1957) memperkenalkan konsep *backwash effect* untuk menggambarkan dampak negatif dari pertumbuhan ekonomi yang terjadi pada suatu wilayah terhadap wilayah-wilayah sekitarnya. Pertumbuhan ekonomi itu bisa muncul oleh karena adanya investasi infrastruktur berskala besar pada suatu wilayah. Dampak itu timbul oleh karena migrasi tenaga kerja, pergerakan modal, dan perdagangan. Dalam pasar bebas, modal cenderung bergerak ke wilayah yang mempunyai potensi memberikan imbalan tertinggi.

Di pihak lain, ada karya klasik Albert Hirschman (1969) yang justru menekankan potensi dampak positif yang disebut *spread effect* dari pertumbuhan suatu wilayah kepada wilayah-wilayah di sekitarnya, sejauh kebijakan publik yang tepat dapat diterapkan untuk mengendalikan pengaruh spasial tersebut. Kebijakan publik itu antara lain adalah kebijakan fiskal seperti pajak yang berfungsi untuk meredistribusikan kemakmuran dan pendapatan. Sayangnya, studi kami yang menggunakan data SUSENAS (BPS, 2008, 2010, 2012) untuk kasus Pulau Jawa menghasilkan bukti empirik bahwa kebijakan pajak tidak mampu berperan sebagai instrumen redistribusi pendapatan (Kumara, Priyarsono, Rindayati, 2014).

ganda pertanian bertali-temali dengan manfaat-manfaat bagi masyarakat, budaya, perekonomian nasional secara keseluruhan, keamanan nasional, dan sebagainya. Dengan demikian alih fungsi lahan menimbulkan persoalan tarik-ulur (*trade off*) antara efisiensi ekonomi, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan hidup, dan pengurangan kemiskinan. Studi-studi Huylenbroeck *et al* (2007) dan Lipton (2009) merintis pengkajian tentang permasalahan tersebut.

Dalam konteks yang lebih luas, karya klasik Gunnar Myrdal (1957) memperkenalkan konsep *backwash effect* untuk menggambarkan dampak negatif dari pertumbuhan ekonomi yang terjadi pada suatu wilayah terhadap wilayah-wilayah sekitarnya. Pertumbuhan ekonomi itu bisa muncul oleh karena adanya investasi infrastruktur berskala besar pada suatu wilayah. Dampak itu timbul oleh karena migrasi tenaga kerja, pergerakan modal, dan perdagangan. Dalam pasar bebas, modal cenderung bergerak ke wilayah yang mempunyai potensi memberikan imbalan tertinggi.

Di pihak lain, ada karya klasik Albert Hirschman (1969) yang justru menekankan potensi dampak positif yang disebut *spread effect* dari pertumbuhan suatu wilayah kepada wilayah-wilayah di sekitarnya, sejauh kebijakan publik yang tepat dapat diterapkan untuk mengendalikan pengaruh spasial tersebut. Kebijakan publik itu antara lain adalah kebijakan fiskal seperti pajak yang berfungsi untuk meredistribusikan kemakmuran dan pendapatan. Sayangnya, studi kami yang menggunakan data SUSENAS (BPS, 2008, 2010, 2012) untuk kasus Pulau Jawa menghasilkan bukti empirik bahwa kebijakan pajak tidak mampu berperan sebagai instrumen redistribusi pendapatan (Kumara, Priyarsono, Rindayati, 2014).

ganda pertanian bertali-temali dengan manfaat-manfaat bagi masyarakat, budaya, perekonomian nasional secara keseluruhan, keamanan nasional, dan sebagainya. Dengan demikian alih fungsi lahan menimbulkan persoalan tarik-ulur (*trade off*) antara efisiensi ekonomi, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan hidup, dan pengurangan kemiskinan. Studi-studi Huylenbroeck *et al* (2007) dan Lipton (2009) merintis pengkajian tentang permasalahan tersebut.

Dalam konteks yang lebih luas, karya klasik Gunnar Myrdal (1957) memperkenalkan konsep *backwash effect* untuk menggambarkan dampak negatif dari pertumbuhan ekonomi yang terjadi pada suatu wilayah terhadap wilayah-wilayah sekitarnya. Pertumbuhan ekonomi itu bisa muncul oleh karena adanya investasi infrastruktur berskala besar pada suatu wilayah. Dampak itu timbul oleh karena migrasi tenaga kerja, pergerakan modal, dan perdagangan. Dalam pasar bebas, modal cenderung bergerak ke wilayah yang mempunyai potensi memberikan imbalan tertinggi.

Di pihak lain, ada karya klasik Albert Hirschman (1969) yang justru menekankan potensi dampak positif yang disebut *spread effect* dari pertumbuhan suatu wilayah kepada wilayah-wilayah di sekitarnya, sejauh kebijakan publik yang tepat dapat diterapkan untuk mengendalikan pengaruh spasial tersebut. Kebijakan publik itu antara lain adalah kebijakan fiskal seperti pajak yang berfungsi untuk meredistribusikan kemakmuran dan pendapatan. Sayangnya, studi kami yang menggunakan data SUSENAS (BPS, 2008, 2010, 2012) untuk kasus Pulau Jawa menghasilkan bukti empirik bahwa kebijakan pajak tidak mampu berperan sebagai instrumen redistribusi pendapatan (Kumara, Priyarsono, Rindayati, 2014).

Dari Riset Ke Kebijakan Publik

Sudah selayaknya bahwa riset ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu ekonomi, menghasilkan panduan bagi penyusunan kebijakan publik. Berkaitan dengan persoalan infrastruktur, pertanyaan pertama yang perlu kita jawab adalah mengapa pembangunan infrastruktur kita sangat lamban? Apa saja hambatan-hambatannya? Sejauh mana kebijakan publik yang ada sudah berhasil mengatasi hambatan-hambatan itu? Bagaimana memastikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak melahirkan permasalahan baru yang justeru lebih serius daripada persoalan awal yang dicoba diatasi dengan pembangunan infrastruktur?

Persoalan lambannya pembangunan infrastruktur dalam perekonomian kita berakar pada **masalah ketersediaan dana** dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang tidak mencukupi. Ada persoalan salah alokasi (*misallocation*) dalam APBN sehingga investasi bagi pembangunan infrastruktur hanya kecil misalnya bila dibandingkan dengan subsidi Bahan Bakar Minyak. Di samping itu pembiayaan proyek infrastruktur rentan terhadap penyalahgunaan (korupsi). Memang benar bahwa dalam APBN anggaran untuk pembangunan infrastruktur dari tahun ke tahun semakin meningkat baik secara mutlak (dalam rupiah) maupun secara relatif terhadap PDB (dalam persen). Walaupun demikian nilai rupiah maupun persentase tersebut masih jauh dari nilai ideal, yakni total investasi untuk pembangunan infrastruktur minimum 5 persen dari PDB. Lihat Gambar 12 dan 13.

Dari Riset Ke Kebijakan Publik

Sudah selayaknya bahwa riset ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu ekonomi, menghasilkan panduan bagi penyusunan kebijakan publik. Berkaitan dengan persoalan infrastruktur, pertanyaan pertama yang perlu kita jawab adalah mengapa pembangunan infrastruktur kita sangat lamban? Apa saja hambatan-hambatannya? Sejauh mana kebijakan publik yang ada sudah berhasil mengatasi hambatan-hambatan itu? Bagaimana memastikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak melahirkan permasalahan baru yang justeru lebih serius daripada persoalan awal yang dicoba diatasi dengan pembangunan infrastruktur?

Persoalan lambannya pembangunan infrastruktur dalam perekonomian kita berakar pada **masalah ketersediaan dana** dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang tidak mencukupi. Ada persoalan salah alokasi (*misallocation*) dalam APBN sehingga investasi bagi pembangunan infrastruktur hanya kecil misalnya bila dibandingkan dengan subsidi Bahan Bakar Minyak. Di samping itu pembiayaan proyek infrastruktur rentan terhadap penyalahgunaan (korupsi). Memang benar bahwa dalam APBN anggaran untuk pembangunan infrastruktur dari tahun ke tahun semakin meningkat baik secara mutlak (dalam rupiah) maupun secara relatif terhadap PDB (dalam persen). Walaupun demikian nilai rupiah maupun persentase tersebut masih jauh dari nilai ideal, yakni total investasi untuk pembangunan infrastruktur minimum 5 persen dari PDB. Lihat Gambar 12 dan 13.

Dari Riset Ke Kebijakan Publik

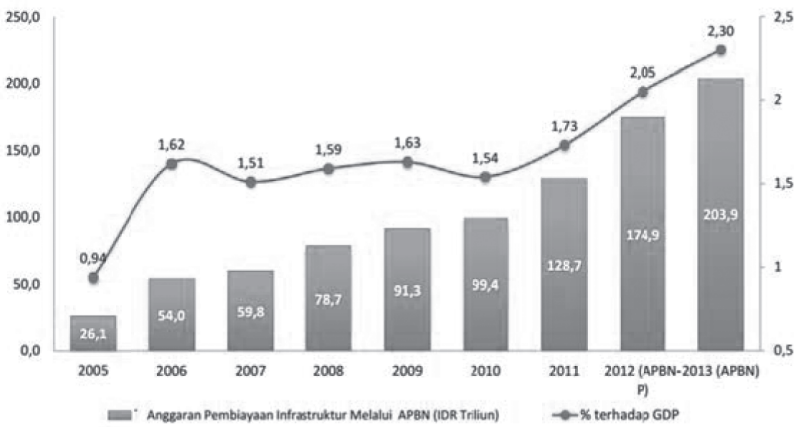
Sudah selayaknya bahwa riset ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu ekonomi, menghasilkan panduan bagi penyusunan kebijakan publik. Berkaitan dengan persoalan infrastruktur, pertanyaan pertama yang perlu kita jawab adalah mengapa pembangunan infrastruktur kita sangat lamban? Apa saja hambatan-hambatannya? Sejauh mana kebijakan publik yang ada sudah berhasil mengatasi hambatan-hambatan itu? Bagaimana memastikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak melahirkan permasalahan baru yang justeru lebih serius daripada persoalan awal yang dicoba diatasi dengan pembangunan infrastruktur?

Persoalan lambannya pembangunan infrastruktur dalam perekonomian kita berakar pada **masalah ketersediaan dana** dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang tidak mencukupi. Ada persoalan salah alokasi (*misallocation*) dalam APBN sehingga investasi bagi pembangunan infrastruktur hanya kecil misalnya bila dibandingkan dengan subsidi Bahan Bakar Minyak. Di samping itu pembiayaan proyek infrastruktur rentan terhadap penyalahgunaan (korupsi). Memang benar bahwa dalam APBN anggaran untuk pembangunan infrastruktur dari tahun ke tahun semakin meningkat baik secara mutlak (dalam rupiah) maupun secara relatif terhadap PDB (dalam persen). Walaupun demikian nilai rupiah maupun persentase tersebut masih jauh dari nilai ideal, yakni total investasi untuk pembangunan infrastruktur minimum 5 persen dari PDB. Lihat Gambar 12 dan 13.

Dari Riset Ke Kebijakan Publik

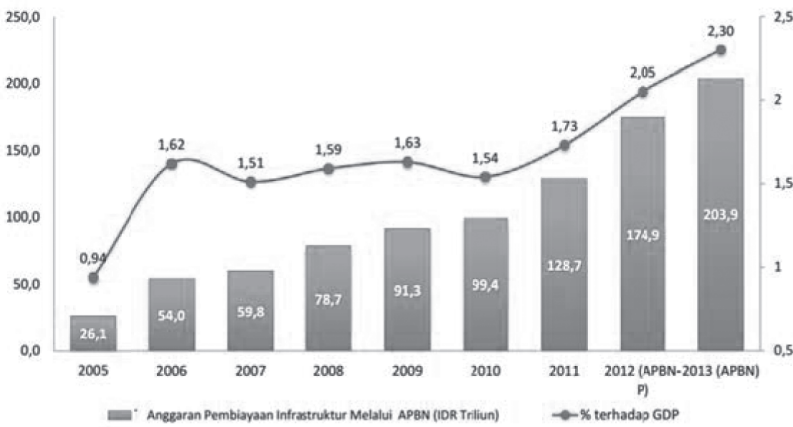
Sudah selayaknya bahwa riset ilmu-ilmu sosial, termasuk ilmu ekonomi, menghasilkan panduan bagi penyusunan kebijakan publik. Berkaitan dengan persoalan infrastruktur, pertanyaan pertama yang perlu kita jawab adalah mengapa pembangunan infrastruktur kita sangat lamban? Apa saja hambatan-hambatannya? Sejauh mana kebijakan publik yang ada sudah berhasil mengatasi hambatan-hambatan itu? Bagaimana memastikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak melahirkan permasalahan baru yang justeru lebih serius daripada persoalan awal yang dicoba diatasi dengan pembangunan infrastruktur?

Persoalan lambannya pembangunan infrastruktur dalam perekonomian kita berakar pada **masalah ketersediaan dana** dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang tidak mencukupi. Ada persoalan salah alokasi (*misallocation*) dalam APBN sehingga investasi bagi pembangunan infrastruktur hanya kecil misalnya bila dibandingkan dengan subsidi Bahan Bakar Minyak. Di samping itu pembiayaan proyek infrastruktur rentan terhadap penyalahgunaan (korupsi). Memang benar bahwa dalam APBN anggaran untuk pembangunan infrastruktur dari tahun ke tahun semakin meningkat baik secara mutlak (dalam rupiah) maupun secara relatif terhadap PDB (dalam persen). Walaupun demikian nilai rupiah maupun persentase tersebut masih jauh dari nilai ideal, yakni total investasi untuk pembangunan infrastruktur minimum 5 persen dari PDB. Lihat Gambar 12 dan 13.



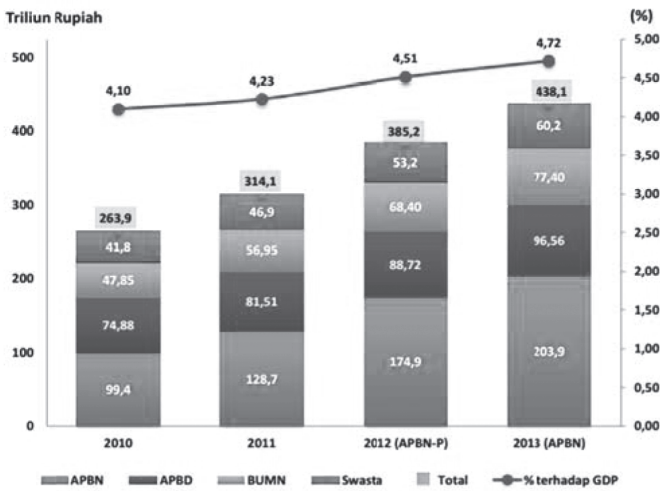
Sumber: Kementerian Keuangan

Gambar 12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013



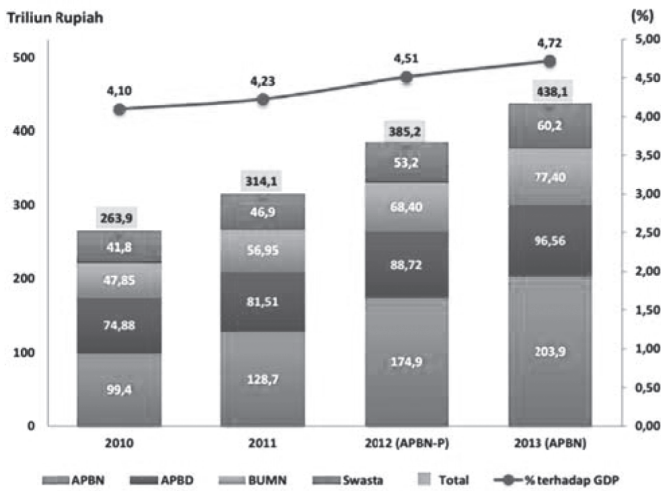
Sumber: Kementerian Keuangan

Gambar 12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013



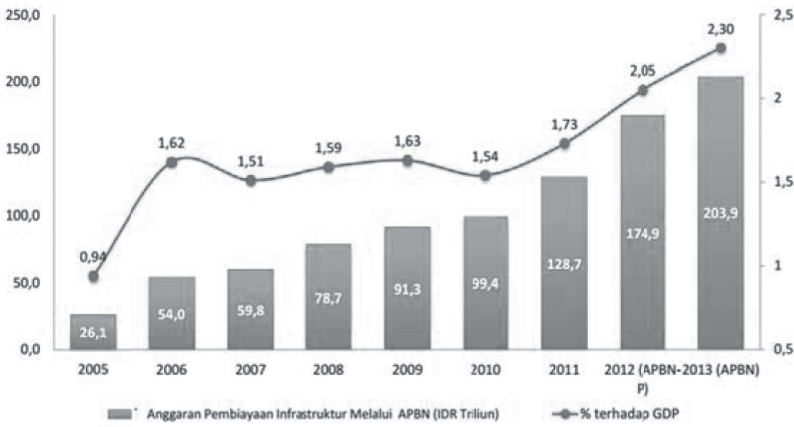
Sumber: Kementerian Keuangan, Bappenas, dan Badan Pusat Statistik

Gambar 13 Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)



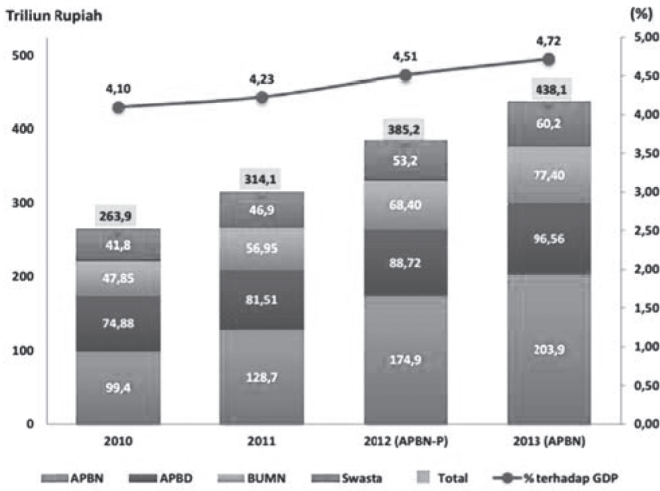
Sumber: Kementerian Keuangan, Bappenas, dan Badan Pusat Statistik

Gambar 13 Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)



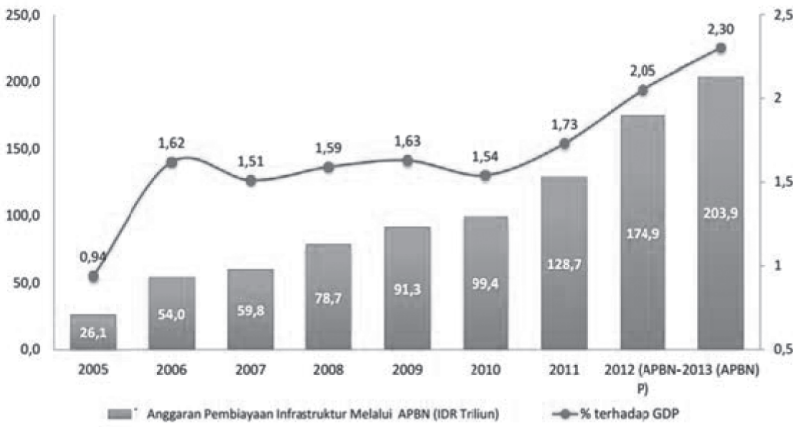
Sumber: Kementerian Keuangan

Gambar 12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013



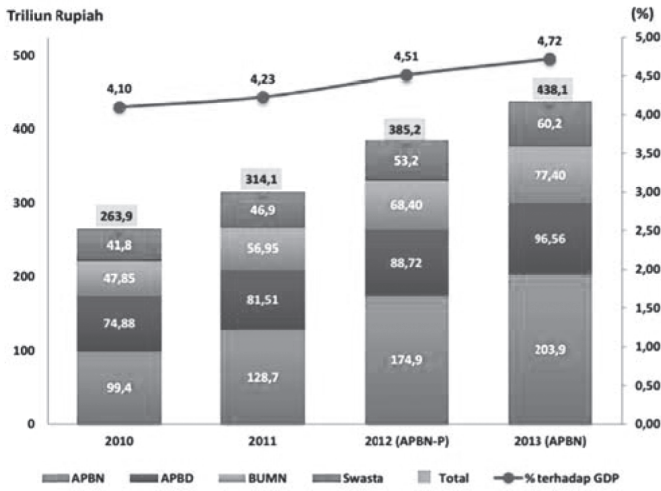
Sumber: Kementerian Keuangan, Bappenas, dan Badan Pusat Statistik

Gambar 13 Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)



Sumber: Kementerian Keuangan

Gambar 12. Pembiayaan Infrastruktur Melalui APBN 2005-2013



Sumber: Kementerian Keuangan, Bappenas, dan Badan Pusat Statistik

Gambar 13 Investasi Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur 2010-2013 (APBN, APBD, BUMN, Swasta)

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, diperlukan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur sebesar Rp 6 552 triliun. Hanya sekitar 22 persen dari kebutuhan dana itu yang mampu ditanggung oleh Pemerintah, baik pusat (APBN) maupun daerah (APBD). Selebihnya, dana untuk pembangunan infrastruktur diharapkan ditutup dari sumber-sumber BUMN (sekitar 6 persen), kerjasama pemerintah swasta (Kemitraan Pemerintah Swasta, sekitar 20 persen), dan selebihnya merupakan kesenjangan pendanaan (sekitar 50 persen). Apabila asumsi-asumsi tersebut tidak meleset, dalam lima tahun mendatang **ada kebutuhan dana untuk investasi bagi infrastruktur sebesar kurang lebih dari Rp 3276 triliun yang belum jelas diketahui bagaimana cara menutupnya.**

Tidak ada cara mudah untuk memperoleh solusi bagi permasalahan kekurangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur. Secara teoretis solusinya adalah **reformasi fiskal** untuk meningkatkan efisiensi APBN dan APBD. Dari sisi belanja (pengeluaran), sudah terlalu lama APBN kita tersandera oleh subsidi BBM yang terlampau besar. Ditambah pula, dari sisa anggaran yang tersedia sebagian besar dana dialokasikan bagi belanja rutin, sehingga bagian yang dapat digunakan untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur tinggal sangat sedikit. Yang terakhir itu terjadi juga pada APBD-APBD, bahkan situasinya pada umumnya lebih buruk. Dari sisi pendapatan, perlu dicari sumber-sumber pemasukan baru. Sudah cukup banyak studi yang menunjukkan bahwa ruang manuver bagi peningkatan

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, diperlukan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur sebesar Rp 6 552 triliun. Hanya sekitar 22 persen dari kebutuhan dana itu yang mampu ditanggung oleh Pemerintah, baik pusat (APBN) maupun daerah (APBD). Selebihnya, dana untuk pembangunan infrastruktur diharapkan ditutup dari sumber-sumber BUMN (sekitar 6 persen), kerjasama pemerintah swasta (Kemitraan Pemerintah Swasta, sekitar 20 persen), dan selebihnya merupakan kesenjangan pendanaan (sekitar 50 persen). Apabila asumsi-asumsi tersebut tidak meleset, dalam lima tahun mendatang **ada kebutuhan dana untuk investasi bagi infrastruktur sebesar kurang lebih dari Rp 3276 triliun yang belum jelas diketahui bagaimana cara menutupnya.**

Tidak ada cara mudah untuk memperoleh solusi bagi permasalahan kekurangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur. Secara teoretis solusinya adalah **reformasi fiskal** untuk meningkatkan efisiensi APBN dan APBD. Dari sisi belanja (pengeluaran), sudah terlalu lama APBN kita tersandera oleh subsidi BBM yang terlampau besar. Ditambah pula, dari sisa anggaran yang tersedia sebagian besar dana dialokasikan bagi belanja rutin, sehingga bagian yang dapat digunakan untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur tinggal sangat sedikit. Yang terakhir itu terjadi juga pada APBD-APBD, bahkan situasinya pada umumnya lebih buruk. Dari sisi pendapatan, perlu dicari sumber-sumber pemasukan baru. Sudah cukup banyak studi yang menunjukkan bahwa ruang manuver bagi peningkatan

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, diperlukan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur sebesar Rp 6 552 triliun. Hanya sekitar 22 persen dari kebutuhan dana itu yang mampu ditanggung oleh Pemerintah, baik pusat (APBN) maupun daerah (APBD). Selebihnya, dana untuk pembangunan infrastruktur diharapkan ditutup dari sumber-sumber BUMN (sekitar 6 persen), kerjasama pemerintah swasta (Kemitraan Pemerintah Swasta, sekitar 20 persen), dan selebihnya merupakan kesenjangan pendanaan (sekitar 50 persen). Apabila asumsi-asumsi tersebut tidak meleset, dalam lima tahun mendatang **ada kebutuhan dana untuk investasi bagi infrastruktur sebesar kurang lebih dari Rp 3276 triliun yang belum jelas diketahui bagaimana cara menutupnya.**

Tidak ada cara mudah untuk memperoleh solusi bagi permasalahan kekurangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur. Secara teoretis solusinya adalah **reformasi fiskal** untuk meningkatkan efisiensi APBN dan APBD. Dari sisi belanja (pengeluaran), sudah terlalu lama APBN kita tersandera oleh subsidi BBM yang terlampau besar. Ditambah pula, dari sisa anggaran yang tersedia sebagian besar dana dialokasikan bagi belanja rutin, sehingga bagian yang dapat digunakan untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur tinggal sangat sedikit. Yang terakhir itu terjadi juga pada APBD-APBD, bahkan situasinya pada umumnya lebih buruk. Dari sisi pendapatan, perlu dicari sumber-sumber pemasukan baru. Sudah cukup banyak studi yang menunjukkan bahwa ruang manuver bagi peningkatan

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, diperlukan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur sebesar Rp 6 552 triliun. Hanya sekitar 22 persen dari kebutuhan dana itu yang mampu ditanggung oleh Pemerintah, baik pusat (APBN) maupun daerah (APBD). Selebihnya, dana untuk pembangunan infrastruktur diharapkan ditutup dari sumber-sumber BUMN (sekitar 6 persen), kerjasama pemerintah swasta (Kemitraan Pemerintah Swasta, sekitar 20 persen), dan selebihnya merupakan kesenjangan pendanaan (sekitar 50 persen). Apabila asumsi-asumsi tersebut tidak meleset, dalam lima tahun mendatang **ada kebutuhan dana untuk investasi bagi infrastruktur sebesar kurang lebih dari Rp 3276 triliun yang belum jelas diketahui bagaimana cara menutupnya.**

Tidak ada cara mudah untuk memperoleh solusi bagi permasalahan kekurangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur. Secara teoretis solusinya adalah **reformasi fiskal** untuk meningkatkan efisiensi APBN dan APBD. Dari sisi belanja (pengeluaran), sudah terlalu lama APBN kita tersandera oleh subsidi BBM yang terlampau besar. Ditambah pula, dari sisa anggaran yang tersedia sebagian besar dana dialokasikan bagi belanja rutin, sehingga bagian yang dapat digunakan untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur tinggal sangat sedikit. Yang terakhir itu terjadi juga pada APBD-APBD, bahkan situasinya pada umumnya lebih buruk. Dari sisi pendapatan, perlu dicari sumber-sumber pemasukan baru. Sudah cukup banyak studi yang menunjukkan bahwa ruang manuver bagi peningkatan

penerimaan negara dari pajak masih luas baik melalui perbaikan *tax effort*, memperluas basis pajak, maupun mengoptimalkan tarif pajak (Priyarsono, Asih, dan Agustina, 2010).

Tabel 4 Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019

Jenis Infrastruktur	Kebutuhan Dana (Triliun Rupiah)
Jalan Raya	1 274
Perkeretaapian	278
Transportasi Perkotaan	166
Transportasi Laut	563
Ferry dan ASDP	91
Transportasi Udara	182
Ketenagalistrikan	1 080
Energi dan Gas	535
Sumber Daya Air	1 091
Air Bersih dan Limbah	666
Perumahan Rakyat	384
ICT	242
Jumlah	6 552

Sumber: RPJMN

Upaya lain bagi penggalangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur adalah dengan meningkatkan peranan BUMN maupun swasta melalui berbagai skema, antara lain yang disebut dengan **Kemitraan Pemerintah Swasta**⁷ (KPS atau PPP, *public-private partnership*). Lihat Tabel 5.

7 Untuk pembahasan tentang konsep KPS dalam Sektor Pertanian, lihat Priyarsono (2013).

penerimaan negara dari pajak masih luas baik melalui perbaikan *tax effort*, memperluas basis pajak, maupun mengoptimalkan tarif pajak (Priyarsono, Asih, dan Agustina, 2010).

Tabel 4 Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019

Jenis Infrastruktur	Kebutuhan Dana (Triliun Rupiah)
Jalan Raya	1 274
Perkeretaapian	278
Transportasi Perkotaan	166
Transportasi Laut	563
Ferry dan ASDP	91
Transportasi Udara	182
Ketenagalistrikan	1 080
Energi dan Gas	535
Sumber Daya Air	1 091
Air Bersih dan Limbah	666
Perumahan Rakyat	384
ICT	242
Jumlah	6 552

Sumber: RPJMN

Upaya lain bagi penggalangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur adalah dengan meningkatkan peranan BUMN maupun swasta melalui berbagai skema, antara lain yang disebut dengan **Kemitraan Pemerintah Swasta**⁷ (KPS atau PPP, *public-private partnership*). Lihat Tabel 5.

7 Untuk pembahasan tentang konsep KPS dalam Sektor Pertanian, lihat Priyarsono (2013).

penerimaan negara dari pajak masih luas baik melalui perbaikan *tax effort*, memperluas basis pajak, maupun mengoptimalkan tarif pajak (Priyarsono, Asih, dan Agustina, 2010).

Tabel 4 Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019

Jenis Infrastruktur	Kebutuhan Dana (Triliun Rupiah)
Jalan Raya	1 274
Perkeretaapian	278
Transportasi Perkotaan	166
Transportasi Laut	563
Ferry dan ASDP	91
Transportasi Udara	182
Ketenagalistrikan	1 080
Energi dan Gas	535
Sumber Daya Air	1 091
Air Bersih dan Limbah	666
Perumahan Rakyat	384
ICT	242
Jumlah	6 552

Sumber: RPJMN

Upaya lain bagi penggalangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur adalah dengan meningkatkan peranan BUMN maupun swasta melalui berbagai skema, antara lain yang disebut dengan **Kemitraan Pemerintah Swasta**⁷ (KPS atau PPP, *public-private partnership*). Lihat Tabel 5.

7 Untuk pembahasan tentang konsep KPS dalam Sektor Pertanian, lihat Priyarsono (2013).

penerimaan negara dari pajak masih luas baik melalui perbaikan *tax effort*, memperluas basis pajak, maupun mengoptimalkan tarif pajak (Priyarsono, Asih, dan Agustina, 2010).

Tabel 4 Keperluan Dana untuk Investasi bagi Pembangunan Infrastruktur 2015-2019

Jenis Infrastruktur	Kebutuhan Dana (Triliun Rupiah)
Jalan Raya	1 274
Perkeretaapian	278
Transportasi Perkotaan	166
Transportasi Laut	563
Ferry dan ASDP	91
Transportasi Udara	182
Ketenagalistrikan	1 080
Energi dan Gas	535
Sumber Daya Air	1 091
Air Bersih dan Limbah	666
Perumahan Rakyat	384
ICT	242
Jumlah	6 552

Sumber: RPJMN

Upaya lain bagi penggalangan dana untuk investasi bagi pembangunan infrastruktur adalah dengan meningkatkan peranan BUMN maupun swasta melalui berbagai skema, antara lain yang disebut dengan **Kemitraan Pemerintah Swasta**⁷ (KPS atau PPP, *public-private partnership*). Lihat Tabel 5.

7 Untuk pembahasan tentang konsep KPS dalam Sektor Pertanian, lihat Priyarsono (2013).

Tabel 5. Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS

Kelayakan Proyek		Skema	
1	Layak secara ekonomi dan finansial ¹⁾	Swasta/EUMN/BUMD	KPS Reguler
		Swasta/EUMN/BUMD	
2	Layak secara ekonomi dan finansial marginal	Swasta/EUMN/BUMD	KPS dgn Dukungan Pemerintah ²⁾
		Pemerintah Swasta/EUMN/BUMD	
3	Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial	Swasta/EUMN/BUMD	Hybrid Financing
		Pemerintah	
		Operasi dan Pemeliharaan	
		Konstruksi	

¹⁾ Idealnya skema 1 diserahkan penuh kepada pihak swasta, sedangkan BUMN/BUMD mengerjakan skema 2 dan 3



²⁾ Kontribusi Pemerintah = Dukungan Pemerintah , bisa dilakukan melalui:

- (a) Pendanaan pembebasan lahan;
- (b) Pembiayaan sebagian konstruksi;
- (c) Pemberian Viability Gap Fund (VGF)

Sumber: Bappenas

Sehubungan dengan skema-skema kemitraan ini, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Bappenas (2012) menggariskan peranan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, dan Swasta dalam upaya bersama meningkatkan ketersediaan infrastruktur. Pemerintah Pusat diharapkan berfokus pada pembangunan prasarana dasar, meningkatkan alokasi anggaran infrastruktur, dengan cara mengurangi alokasi subsidi energi dan membuat ruang fiskal yang lebih besar untuk alokasi pembiayaan infrastruktur, mempertajam prioritas infrastruktur, terutama jenis infrastruktur yang memiliki *multiplier effect* tinggi terhadap peningkatan kegiatan perekonomian, dan meningkatkan efisiensi dengan melakukan penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur.

Tabel 5. Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS

Kelayakan Proyek		Skema	
1	Layak secara ekonomi dan finansial ¹⁾	Swasta/EUMN/BUMD	KPS Reguler
		Swasta/EUMN/BUMD	
2	Layak secara ekonomi dan finansial marginal	Swasta/EUMN/BUMD	KPS dgn Dukungan Pemerintah ²⁾
		Pemerintah Swasta/EUMN/BUMD	
3	Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial	Swasta/EUMN/BUMD	Hybrid Financing
		Pemerintah	
		 Operasi dan Pemeliharaan	
		 Konstruksi	

¹⁾ Idealnya skema 1 diserahkan penuh kepada pihak swasta, sedangkan BUMN/BUMD mengerjakan skema 2 dan 3

²⁾ Kontribusi Pemerintah = Dukungan Pemerintah , bisa dilakukan melalui:

- (a) Pendanaan pembebasan lahan;
- (b) Pembiayaan sebagian konstruksi;
- (c) Pemberian Viability Gap Fund (VGF)

Sumber: Bappenas

Sehubungan dengan skema-skema kemitraan ini, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Bappenas (2012) menggariskan peranan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, dan Swasta dalam upaya bersama meningkatkan ketersediaan infrastruktur. Pemerintah Pusat diharapkan berfokus pada pembangunan prasarana dasar, meningkatkan alokasi anggaran infrastruktur, dengan cara mengurangi alokasi subsidi energi dan membuat ruang fiskal yang lebih besar untuk alokasi pembiayaan infrastruktur, mempertajam prioritas infrastruktur, terutama jenis infrastruktur yang memiliki *multiplier effect* tinggi terhadap peningkatan kegiatan perekonomian, dan meningkatkan efisiensi dengan melakukan penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur.

Tabel 5. Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS

Kelayakan Proyek		Skema	
1	Layak secara ekonomi dan finansial) ¹	Swasta/EUMN/BUMD	KPS Reguler
		Swasta/EUMN/BUMD	
2	Layak secara ekonomi dan finansial marginal	Swasta/EUMN/BUMD	KPS dgn Dukungan Pemerintah) ²
		Pemerintah Swasta/EUMN/BUMD	
3	Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial	Swasta/EUMN/BUMD	Hybrid Financing
		Pemerintah	
		 Operasi dan Pemeliharaan	
		 Konstruksi	

¹ Idealnya skema 1 diserahkan penuh kepada pihak swasta, sedangkan BUMN/BUMD mengerjakan skema 2 dan 3

² Kontribusi Pemerintah = Dukungan Pemerintah , bisa dilakukan melalui:

- (a) Pendanaan pembebasan lahan;
- (b) Pembiayaan sebagian konstruksi;
- (c) Pemberian Viability Gap Fund (VGF)

Sumber: Bappenas

Sehubungan dengan skema-skema kemitraan ini, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Bappenas (2012) menggariskan peranan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, dan Swasta dalam upaya bersama meningkatkan ketersediaan infrastruktur. Pemerintah Pusat diharapkan berfokus pada pembangunan prasarana dasar, meningkatkan alokasi anggaran infrastruktur, dengan cara mengurangi alokasi subsidi energi dan membuat ruang fiskal yang lebih besar untuk alokasi pembiayaan infrastruktur, mempertajam prioritas infrastruktur, terutama jenis infrastruktur yang memiliki *multiplier effect* tinggi terhadap peningkatan kegiatan perekonomian, dan meningkatkan efisiensi dengan melakukan penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur.

Tabel 5. Skema Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Melalui KPS

Kelayakan Proyek		Skema	
1	Layak secara ekonomi dan finansial) ¹	Swasta/EUMN/BUMD	KPS Reguler
		Swasta/EUMN/BUMD	
2	Layak secara ekonomi dan finansial marginal	Swasta/EUMN/BUMD	KPS dgn Dukungan Pemerintah) ²
		Pemerintah Swasta/EUMN/BUMD	
3	Layak secara ekonomi tetapi tidak layak secara finansial	Swasta/EUMN/BUMD	Hybrid Financing
		Pemerintah	
		 Operasi dan Pemeliharaan	
		 Konstruksi	

¹ Idealnya skema 1 diserahkan penuh kepada pihak swasta, sedangkan BUMN/BUMD mengerjakan skema 2 dan 3

² Kontribusi Pemerintah = Dukungan Pemerintah , bisa dilakukan melalui:

- (a) Pendanaan pembebasan lahan;
- (b) Pembiayaan sebagian konstruksi;
- (c) Pemberian Viability Gap Fund (VGF)

Sumber: Bappenas

Sehubungan dengan skema-skema kemitraan ini, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Bappenas (2012) menggariskan peranan Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, BUMN, dan Swasta dalam upaya bersama meningkatkan ketersediaan infrastruktur. Pemerintah Pusat diharapkan berfokus pada pembangunan prasarana dasar, meningkatkan alokasi anggaran infrastruktur, dengan cara mengurangi alokasi subsidi energi dan membuat ruang fiskal yang lebih besar untuk alokasi pembiayaan infrastruktur, mempertajam prioritas infrastruktur, terutama jenis infrastruktur yang memiliki *multiplier effect* tinggi terhadap peningkatan kegiatan perekonomian, dan meningkatkan efisiensi dengan melakukan penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur.

Sementara itu Pemerintah **Daerah** diharapkan berperan dalam meningkatkan efisiensi melalui penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur daerah. Agar diperoleh manfaat yang optimal dari pembangunan infrastruktur nasional, maka perlu dilakukan pembangunan infrastruktur provinsi dan kabupaten/kota yang dihubungkan dengan infrastruktur nasional, melakukan pembangunan infrastruktur lokal/perdesaan terutama untuk membuka akses pasar hasil produksi pertanian dan membuka akses wilayah-wilayah terpencil/terisolasi.

Adapun tentang **BUMN/BUMD**, Bappenas menyarankan peran sebagai berikut. BUMN perlu memobilisasi dana melalui perbankan dan *market portfolio*, yakni meminjam dana langsung dari multi donor internasional (Bank Dunia, Asian Development Bank, dan lain-lain), memanfaatkan dukungan dana dari PT Indonesia Infrastructure Fund (PT Sarana Multi Infrastruktur), menambah Penyertaan Modal Pemerintah (PMP), menerbitkan obligasi / *infrastructure bond*, melakukan *initial public offering* (IPO) di pasar modal, meminjam dana dari Bank swasta / BUMN / BUMD dan Bank Pembangunan, dan/atau memobilisasi penggunaan dana asuransi dan pensiun. BUMN bisa juga memanfaatkan *Property Asset Management* (PAM) yakni pengelolaan aset properti di sekitar wilayah infrastruktur yang akan dibangun. PAM dilakukan untuk memperoleh benefit dari kenaikan *land price value* yang bisa digunakan untuk pengembalian sebagian investasi infrastruktur.

Sedangkan peran pihak Swasta oleh Bappenas disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur melalui Skema KPS/PPP, yakni percepatan peran Swasta dalam pembiayaan infrastruktur

Sementara itu Pemerintah **Daerah** diharapkan berperan dalam meningkatkan efisiensi melalui penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur daerah. Agar diperoleh manfaat yang optimal dari pembangunan infrastruktur nasional, maka perlu dilakukan pembangunan infrastruktur provinsi dan kabupaten/kota yang dihubungkan dengan infrastruktur nasional, melakukan pembangunan infrastruktur lokal/perdesaan terutama untuk membuka akses pasar hasil produksi pertanian dan membuka akses wilayah-wilayah terpencil/terisolasi.

Adapun tentang **BUMN/BUMD**, Bappenas menyarankan peran sebagai berikut. BUMN perlu memobilisasi dana melalui perbankan dan *market portfolio*, yakni meminjam dana langsung dari multi donor internasional (Bank Dunia, Asian Development Bank, dan lain-lain), memanfaatkan dukungan dana dari PT Indonesia Infrastructure Fund (PT Sarana Multi Infrastruktur), menambah Penyertaan Modal Pemerintah (PMP), menerbitkan obligasi / *infrastructure bond*, melakukan *initial public offering* (IPO) di pasar modal, meminjam dana dari Bank swasta / BUMN / BUMD dan Bank Pembangunan, dan/atau memobilisasi penggunaan dana asuransi dan pensiun. BUMN bisa juga memanfaatkan *Property Asset Management* (PAM) yakni pengelolaan aset properti di sekitar wilayah infrastruktur yang akan dibangun. PAM dilakukan untuk memperoleh benefit dari kenaikan *land price value* yang bisa digunakan untuk pengembalian sebagian investasi infrastruktur.

Sedangkan peran pihak Swasta oleh Bappenas disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur melalui Skema KPS/PPP, yakni percepatan peran Swasta dalam pembiayaan infrastruktur

Sementara itu Pemerintah **Daerah** diharapkan berperan dalam meningkatkan efisiensi melalui penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur daerah. Agar diperoleh manfaat yang optimal dari pembangunan infrastruktur nasional, maka perlu dilakukan pembangunan infrastruktur provinsi dan kabupaten/kota yang dihubungkan dengan infrastruktur nasional, melakukan pembangunan infrastruktur lokal/perdesaan terutama untuk membuka akses pasar hasil produksi pertanian dan membuka akses wilayah-wilayah terpencil/terisolasi.

Adapun tentang **BUMN/BUMD**, Bappenas menyarankan peran sebagai berikut. BUMN perlu memobilisasi dana melalui perbankan dan *market portfolio*, yakni meminjam dana langsung dari multi donor internasional (Bank Dunia, Asian Development Bank, dan lain-lain), memanfaatkan dukungan dana dari PT Indonesia Infrastructure Fund (PT Sarana Multi Infrastruktur), menambah Penyertaan Modal Pemerintah (PMP), menerbitkan obligasi / *infrastructure bond*, melakukan *initial public offering* (IPO) di pasar modal, meminjam dana dari Bank swasta / BUMN / BUMD dan Bank Pembangunan, dan/atau memobilisasi penggunaan dana asuransi dan pensiun. BUMN bisa juga memanfaatkan *Property Asset Management* (PAM) yakni pengelolaan aset properti di sekitar wilayah infrastruktur yang akan dibangun. PAM dilakukan untuk memperoleh benefit dari kenaikan *land price value* yang bisa digunakan untuk pengembalian sebagian investasi infrastruktur.

Sedangkan peran pihak Swasta oleh Bappenas disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur melalui Skema KPS/PPP, yakni percepatan peran Swasta dalam pembiayaan infrastruktur

Sementara itu Pemerintah **Daerah** diharapkan berperan dalam meningkatkan efisiensi melalui penghematan belanja pegawai dan barang untuk menaikkan porsi belanja modal bagi pembangunan infrastruktur daerah. Agar diperoleh manfaat yang optimal dari pembangunan infrastruktur nasional, maka perlu dilakukan pembangunan infrastruktur provinsi dan kabupaten/kota yang dihubungkan dengan infrastruktur nasional, melakukan pembangunan infrastruktur lokal/perdesaan terutama untuk membuka akses pasar hasil produksi pertanian dan membuka akses wilayah-wilayah terpencil/terisolasi.

Adapun tentang **BUMN/BUMD**, Bappenas menyarankan peran sebagai berikut. BUMN perlu memobilisasi dana melalui perbankan dan *market portfolio*, yakni meminjam dana langsung dari multi donor internasional (Bank Dunia, Asian Development Bank, dan lain-lain), memanfaatkan dukungan dana dari PT Indonesia Infrastructure Fund (PT Sarana Multi Infrastruktur), menambah Penyertaan Modal Pemerintah (PMP), menerbitkan obligasi / *infrastructure bond*, melakukan *initial public offering* (IPO) di pasar modal, meminjam dana dari Bank swasta / BUMN / BUMD dan Bank Pembangunan, dan/atau memobilisasi penggunaan dana asuransi dan pensiun. BUMN bisa juga memanfaatkan *Property Asset Management* (PAM) yakni pengelolaan aset properti di sekitar wilayah infrastruktur yang akan dibangun. PAM dilakukan untuk memperoleh benefit dari kenaikan *land price value* yang bisa digunakan untuk pengembalian sebagian investasi infrastruktur.

Sedangkan peran pihak Swasta oleh Bappenas disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur melalui Skema KPS/PPP, yakni percepatan peran Swasta dalam pembiayaan infrastruktur

dengan memanfaatkan dukungan Pemerintah antara lain: *Guarantee Fund, Infrastructure Fund, Land Revolving Fund dan Land Capping*, dan *Viability Gap Fund* (VGF). Swasta juga disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur untuk kawasan industri / khusus / Kawasan Ekonomi Khusus. Dalam hal ini Swasta dapat membangun dan membiayai infrastruktur untuk pemakaian sendiri. Untuk itu, Pemerintah memberikan insentif fiskal⁸.

Hambatan dalam pembangunan infrastruktur tidak terbatas dalam hal pendanaan, walau memang harus diakui bahwa persoalan pendanaan adalah salah satu yang paling sulit ditangani. Hambatan lain yang sangat serius adalah soal **penyediaan lahan/tanah**. Proporsi sumbangan nilai lahan terhadap nilai total infrastruktur biasanya sangat besar. Di lain pihak pengadaan lahan yang sulit berakibat waktu yang dibutuhkan menjadi sangat panjang. Lazimnya harga lahan di calon lokasi infrastruktur melonjak secara tak wajar seiring dengan berjalannya waktu. Alhasil, pengadaan lahan yang berlarut-larut bisa menyebabkan biaya pembangunan infrastruktur meningkat hingga tiga kali lipat dari nilai estimasi awal dalam perencanaan.

Sebenarnya sudah ada perangkat hukum yang mengatur pengadaan lahan untuk kepentingan umum, misalnya UU No. 2 Tahun 2012 tentang *Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*. Namun dalam praktiknya pelaksanaan UU itu di lapangan masih belum lancar. Sewaktu makalah ini ditulis dalam media massa banyakdibahaswacanapembentukan**KementerianAgraria**. Wacana

8 Periksa PP No. 45/2008 Tentang Pedoman Pemberian Insentif dan Pemberian Kemudahan Penanaman Modal di Daerah; PP No. 62/2008 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-bidang Usaha Tertentu dan atau Daerah-daerah tertentu.

dengan memanfaatkan dukungan Pemerintah antara lain: *Guarantee Fund, Infrastructure Fund, Land Revolving Fund dan Land Capping*, dan *Viability Gap Fund* (VGF). Swasta juga disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur untuk kawasan industri / khusus / Kawasan Ekonomi Khusus. Dalam hal ini Swasta dapat membangun dan membiayai infrastruktur untuk pemakaian sendiri. Untuk itu, Pemerintah memberikan insentif fiskal⁸.

Hambatan dalam pembangunan infrastruktur tidak terbatas dalam hal pendanaan, walau memang harus diakui bahwa persoalan pendanaan adalah salah satu yang paling sulit ditangani. Hambatan lain yang sangat serius adalah soal **penyediaan lahan/tanah**. Proporsi sumbangan nilai lahan terhadap nilai total infrastruktur biasanya sangat besar. Di lain pihak pengadaan lahan yang sulit berakibat waktu yang dibutuhkan menjadi sangat panjang. Lazimnya harga lahan di calon lokasi infrastruktur melonjak secara tak wajar seiring dengan berjalannya waktu. Alhasil, pengadaan lahan yang berlarut-larut bisa menyebabkan biaya pembangunan infrastruktur meningkat hingga tiga kali lipat dari nilai estimasi awal dalam perencanaan.

Sebenarnya sudah ada perangkat hukum yang mengatur pengadaan lahan untuk kepentingan umum, misalnya UU No. 2 Tahun 2012 tentang *Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*. Namun dalam praktiknya pelaksanaan UU itu di lapangan masih belum lancar. Sewaktu makalah ini ditulis dalam media massa banyakdibahaswacanapembentukan**KementerianAgraria**. Wacana

8 Periksa PP No. 45/2008 Tentang Pedoman Pemberian Insentif dan Pemberian Kemudahan Penanaman Modal di Daerah; PP No. 62/2008 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-bidang Usaha Tertentu dan atau Daerah-daerah tertentu.

dengan memanfaatkan dukungan Pemerintah antara lain: *Guarantee Fund, Infrastructure Fund, Land Revolving Fund dan Land Capping*, dan *Viability Gap Fund* (VGF). Swasta juga disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur untuk kawasan industri / khusus / Kawasan Ekonomi Khusus. Dalam hal ini Swasta dapat membangun dan membiayai infrastruktur untuk pemakaian sendiri. Untuk itu, Pemerintah memberikan insentif fiskal⁸.

Hambatan dalam pembangunan infrastruktur tidak terbatas dalam hal pendanaan, walau memang harus diakui bahwa persoalan pendanaan adalah salah satu yang paling sulit ditangani. Hambatan lain yang sangat serius adalah soal **penyediaan lahan/tanah**. Proporsi sumbangan nilai lahan terhadap nilai total infrastruktur biasanya sangat besar. Di lain pihak pengadaan lahan yang sulit berakibat waktu yang dibutuhkan menjadi sangat panjang. Lazimnya harga lahan di calon lokasi infrastruktur melonjak secara tak wajar seiring dengan berjalannya waktu. Alhasil, pengadaan lahan yang berlarut-larut bisa menyebabkan biaya pembangunan infrastruktur meningkat hingga tiga kali lipat dari nilai estimasi awal dalam perencanaan.

Sebenarnya sudah ada perangkat hukum yang mengatur pengadaan lahan untuk kepentingan umum, misalnya UU No. 2 Tahun 2012 tentang *Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*. Namun dalam praktiknya pelaksanaan UU itu di lapangan masih belum lancar. Sewaktu makalah ini ditulis dalam media massa banyakdibahaswacanapembentukan**KementerianAgraria**. Wacana

8 Periksa PP No. 45/2008 Tentang Pedoman Pemberian Insentif dan Pemberian Kemudahan Penanaman Modal di Daerah; PP No. 62/2008 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-bidang Usaha Tertentu dan atau Daerah-daerah tertentu.

dengan memanfaatkan dukungan Pemerintah antara lain: *Guarantee Fund, Infrastructure Fund, Land Revolving Fund dan Land Capping*, dan *Viability Gap Fund* (VGF). Swasta juga disarankan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur untuk kawasan industri / khusus / Kawasan Ekonomi Khusus. Dalam hal ini Swasta dapat membangun dan membiayai infrastruktur untuk pemakaian sendiri. Untuk itu, Pemerintah memberikan insentif fiskal⁸.

Hambatan dalam pembangunan infrastruktur tidak terbatas dalam hal pendanaan, walau memang harus diakui bahwa persoalan pendanaan adalah salah satu yang paling sulit ditangani. Hambatan lain yang sangat serius adalah soal **penyediaan lahan/tanah**. Proporsi sumbangan nilai lahan terhadap nilai total infrastruktur biasanya sangat besar. Di lain pihak pengadaan lahan yang sulit berakibat waktu yang dibutuhkan menjadi sangat panjang. Lazimnya harga lahan di calon lokasi infrastruktur melonjak secara tak wajar seiring dengan berjalannya waktu. Alhasil, pengadaan lahan yang berlarut-larut bisa menyebabkan biaya pembangunan infrastruktur meningkat hingga tiga kali lipat dari nilai estimasi awal dalam perencanaan.

Sebenarnya sudah ada perangkat hukum yang mengatur pengadaan lahan untuk kepentingan umum, misalnya UU No. 2 Tahun 2012 tentang *Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum*. Namun dalam praktiknya pelaksanaan UU itu di lapangan masih belum lancar. Sewaktu makalah ini ditulis dalam media massa banyakdibahaswacanapembentukan**KementerianAgraria**. Wacana

8 Periksa PP No. 45/2008 Tentang Pedoman Pemberian Insentif dan Pemberian Kemudahan Penanaman Modal di Daerah; PP No. 62/2008 tentang Fasilitas Pajak Penghasilan untuk Penanaman Modal di Bidang-bidang Usaha Tertentu dan atau Daerah-daerah tertentu.

itu memberikan harapan baru, karena status Badan Pertanahan Nasional secara politis menjadi lebih kuat, sehingga kewajiban pemerintah dalam pengadaan tanah sebagaimana diamanatkan dalam UU itu menjadi lebih terjamin pelaksanaannya.

Dalam kalangan para pelaku (praktisi bisnis ataupun birokrat), baik dari pemerintahan maupun swasta⁹, sering terdengar keluhan tentang adanya **pertentangan antara suatu peraturan dengan peraturan lainnya** yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur. Tampaknya belum ada kesatuan cara pandang dari berbagai unsur dalam pemerintahan tentang pembangunan infrastruktur. Perbedaan itu terjadi di antara sektor-sektor maupun di antara satu hirarki dengan hirarki lainnya. Regulasi yang berkaitan dengan KPS misalnya terdiri atas lebih dari 45 peraturan yang satu dengan yang lainnya belum tentu sejalan. Ke depan pembenahan dalam hal koordinasi antarregulasi mendesak untuk dilakukan.

Perekonomian berbiaya tinggi (*high cost economy*) masih menjadi penyakit kronis yang belum bisa disembuhkan dalam perekonomian kita. Akibat dari penyakit ini adalah daya saing produk-produk kita yang tak kunjung meningkat. Dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur, masalah ini tampak dalam hal perizinan. Untuk membangun sebuah proyek infrastruktur **diperlukan tak kurang dari 40 izin dari 15 atau lebih lembaga perizinan**. Ke depan situasi demikian memerlukan upaya penyederhanaan kelembagaan tanpa mengorbankan prinsip-prinsip *Good Governance*.

9 Saya berutang budi pada Ibu Sinthya Roesli, Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), yang telah bersedia membagikan pengalaman-pengalaman beliau dalam mengelola proses pembangunan infrastruktur. Hasil diskusi dengan beliau dalam berbagai kesempatan mewarnai pemahaman saya tentang peta permasalahan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

itu memberikan harapan baru, karena status Badan Pertanahan Nasional secara politis menjadi lebih kuat, sehingga kewajiban pemerintah dalam pengadaan tanah sebagaimana diamanatkan dalam UU itu menjadi lebih terjamin pelaksanaannya.

Dalam kalangan para pelaku (praktisi bisnis ataupun birokrat), baik dari pemerintahan maupun swasta⁹, sering terdengar keluhan tentang adanya **pertentangan antara suatu peraturan dengan peraturan lainnya** yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur. Tampaknya belum ada kesatuan cara pandang dari berbagai unsur dalam pemerintahan tentang pembangunan infrastruktur. Perbedaan itu terjadi di antara sektor-sektor maupun di antara satu hirarki dengan hirarki lainnya. Regulasi yang berkaitan dengan KPS misalnya terdiri atas lebih dari 45 peraturan yang satu dengan yang lainnya belum tentu sejalan. Ke depan pembenahan dalam hal koordinasi antarregulasi mendesak untuk dilakukan.

Perekonomian berbiaya tinggi (*high cost economy*) masih menjadi penyakit kronis yang belum bisa disembuhkan dalam perekonomian kita. Akibat dari penyakit ini adalah daya saing produk-produk kita yang tak kunjung meningkat. Dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur, masalah ini tampak dalam hal perizinan. Untuk membangun sebuah proyek infrastruktur **diperlukan tak kurang dari 40 izin dari 15 atau lebih lembaga perizinan**. Ke depan situasi demikian memerlukan upaya penyederhanaan kelembagaan tanpa mengorbankan prinsip-prinsip *Good Governance*.

9 Saya berutang budi pada Ibu Sinthya Roesli, Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), yang telah bersedia membagikan pengalaman-pengalaman beliau dalam mengelola proses pembangunan infrastruktur. Hasil diskusi dengan beliau dalam berbagai kesempatan mewarnai pemahaman saya tentang peta permasalahan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

itu memberikan harapan baru, karena status Badan Pertanahan Nasional secara politis menjadi lebih kuat, sehingga kewajiban pemerintah dalam pengadaan tanah sebagaimana diamanatkan dalam UU itu menjadi lebih terjamin pelaksanaannya.

Dalam kalangan para pelaku (praktisi bisnis ataupun birokrat), baik dari pemerintahan maupun swasta⁹, sering terdengar keluhan tentang adanya **pertentangan antara suatu peraturan dengan peraturan lainnya** yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur. Tampaknya belum ada kesatuan cara pandang dari berbagai unsur dalam pemerintahan tentang pembangunan infrastruktur. Perbedaan itu terjadi di antara sektor-sektor maupun di antara satu hirarki dengan hirarki lainnya. Regulasi yang berkaitan dengan KPS misalnya terdiri atas lebih dari 45 peraturan yang satu dengan yang lainnya belum tentu sejalan. Ke depan pembenahan dalam hal koordinasi antarregulasi mendesak untuk dilakukan.

Perekonomian berbiaya tinggi (*high cost economy*) masih menjadi penyakit kronis yang belum bisa disembuhkan dalam perekonomian kita. Akibat dari penyakit ini adalah daya saing produk-produk kita yang tak kunjung meningkat. Dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur, masalah ini tampak dalam hal perizinan. Untuk membangun sebuah proyek infrastruktur **diperlukan tak kurang dari 40 izin dari 15 atau lebih lembaga perizinan**. Ke depan situasi demikian memerlukan upaya penyederhanaan kelembagaan tanpa mengorbankan prinsip-prinsip *Good Governance*.

9 Saya berutang budi pada Ibu Sinthya Roesli, Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), yang telah bersedia membagikan pengalaman-pengalaman beliau dalam mengelola proses pembangunan infrastruktur. Hasil diskusi dengan beliau dalam berbagai kesempatan mewarnai pemahaman saya tentang peta permasalahan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

itu memberikan harapan baru, karena status Badan Pertanahan Nasional secara politis menjadi lebih kuat, sehingga kewajiban pemerintah dalam pengadaan tanah sebagaimana diamanatkan dalam UU itu menjadi lebih terjamin pelaksanaannya.

Dalam kalangan para pelaku (praktisi bisnis ataupun birokrat), baik dari pemerintahan maupun swasta⁹, sering terdengar keluhan tentang adanya **pertentangan antara suatu peraturan dengan peraturan lainnya** yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur. Tampaknya belum ada kesatuan cara pandang dari berbagai unsur dalam pemerintahan tentang pembangunan infrastruktur. Perbedaan itu terjadi di antara sektor-sektor maupun di antara satu hirarki dengan hirarki lainnya. Regulasi yang berkaitan dengan KPS misalnya terdiri atas lebih dari 45 peraturan yang satu dengan yang lainnya belum tentu sejalan. Ke depan pembenahan dalam hal koordinasi antarregulasi mendesak untuk dilakukan.

Perekonomian berbiaya tinggi (*high cost economy*) masih menjadi penyakit kronis yang belum bisa disembuhkan dalam perekonomian kita. Akibat dari penyakit ini adalah daya saing produk-produk kita yang tak kunjung meningkat. Dalam kaitannya dengan pembangunan infrastruktur, masalah ini tampak dalam hal perizinan. Untuk membangun sebuah proyek infrastruktur **diperlukan tak kurang dari 40 izin dari 15 atau lebih lembaga perizinan**. Ke depan situasi demikian memerlukan upaya penyederhanaan kelembagaan tanpa mengorbankan prinsip-prinsip *Good Governance*.

9 Saya berutang budi pada Ibu Sinthya Roesli, Direktur Utama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), yang telah bersedia membagikan pengalaman-pengalaman beliau dalam mengelola proses pembangunan infrastruktur. Hasil diskusi dengan beliau dalam berbagai kesempatan mewarnai pemahaman saya tentang peta permasalahan pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Semenjak adanya **kebijakan desentralisasi** atau otonomi daerah, sebagian besar dana publik dikelola oleh pemerintah kabupaten/kota. Akibatnya, sebagian cukup besar tanggung jawab pembangunan dan penyelenggaraan infrastruktur bergeser dari pusat ke daerah-daerah. Di sinilah muncul berbagai persoalan baru dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia (Hill, 2014).

Dalam beberapa kesempatan berinteraksi dengan para pejabat pemerintah daerah, khususnya yang bertanggung jawab atas pembangunan infrastruktur, saya memperoleh kesan bahwa **kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber daya manusia** yang dimiliki pemerintah daerah sangat bervariasi. Ada yang sudah maju, namun banyak juga yang masih belum memadai. Dalam situasi demikian secara umum sulit diharapkan bahwa pemerintah daerah mampu mengambil prakarsa secara tepat untuk memulai proyek pembangunan infrastruktur.

Kesulitan ini dapat dirasakan mulai dari tahap awal nyaris hingga tahap akhir proses pembangunan infrastruktur khususnya yang diselenggarakan dengan skema KPS. Pada tahap awal perlu dilakukan identifikasi atas infrastruktur-infrastruktur apa saja yang perlu dibangun di suatu daerah tertentu. **Teknik identifikasi** yang sesungguhnya tidak terlampau rumit ternyata di banyak kasus belum diterapkan secara tepat. Selanjutnya perlu ada **proses seleksi** untuk mengurutkan prioritas atas proyek-proyek yang direncanakan. Pada tahap ini dalam banyak kasus sering dirasakan ketiadaan kriteria yang jelas dan transparan.

Semenjak adanya **kebijakan desentralisasi** atau otonomi daerah, sebagian besar dana publik dikelola oleh pemerintah kabupaten/kota. Akibatnya, sebagian cukup besar tanggung jawab pembangunan dan penyelenggaraan infrastruktur bergeser dari pusat ke daerah-daerah. Di sinilah muncul berbagai persoalan baru dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia (Hill, 2014).

Dalam beberapa kesempatan berinteraksi dengan para pejabat pemerintah daerah, khususnya yang bertanggung jawab atas pembangunan infrastruktur, saya memperoleh kesan bahwa **kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber daya manusia** yang dimiliki pemerintah daerah sangat bervariasi. Ada yang sudah maju, namun banyak juga yang masih belum memadai. Dalam situasi demikian secara umum sulit diharapkan bahwa pemerintah daerah mampu mengambil prakarsa secara tepat untuk memulai proyek pembangunan infrastruktur.

Kesulitan ini dapat dirasakan mulai dari tahap awal nyaris hingga tahap akhir proses pembangunan infrastruktur khususnya yang diselenggarakan dengan skema KPS. Pada tahap awal perlu dilakukan identifikasi atas infrastruktur-infrastruktur apa saja yang perlu dibangun di suatu daerah tertentu. **Teknik identifikasi** yang sesungguhnya tidak terlampau rumit ternyata di banyak kasus belum diterapkan secara tepat. Selanjutnya perlu ada **proses seleksi** untuk mengurutkan prioritas atas proyek-proyek yang direncanakan. Pada tahap ini dalam banyak kasus sering dirasakan ketiadaan kriteria yang jelas dan transparan.

Semenjak adanya **kebijakan desentralisasi** atau otonomi daerah, sebagian besar dana publik dikelola oleh pemerintah kabupaten/kota. Akibatnya, sebagian cukup besar tanggung jawab pembangunan dan penyelenggaraan infrastruktur bergeser dari pusat ke daerah-daerah. Di sinilah muncul berbagai persoalan baru dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia (Hill, 2014).

Dalam beberapa kesempatan berinteraksi dengan para pejabat pemerintah daerah, khususnya yang bertanggung jawab atas pembangunan infrastruktur, saya memperoleh kesan bahwa **kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber daya manusia** yang dimiliki pemerintah daerah sangat bervariasi. Ada yang sudah maju, namun banyak juga yang masih belum memadai. Dalam situasi demikian secara umum sulit diharapkan bahwa pemerintah daerah mampu mengambil prakarsa secara tepat untuk memulai proyek pembangunan infrastruktur.

Kesulitan ini dapat dirasakan mulai dari tahap awal nyaris hingga tahap akhir proses pembangunan infrastruktur khususnya yang diselenggarakan dengan skema KPS. Pada tahap awal perlu dilakukan identifikasi atas infrastruktur-infrastruktur apa saja yang perlu dibangun di suatu daerah tertentu. **Teknik identifikasi** yang sesungguhnya tidak terlampau rumit ternyata di banyak kasus belum diterapkan secara tepat. Selanjutnya perlu ada **proses seleksi** untuk mengurutkan prioritas atas proyek-proyek yang direncanakan. Pada tahap ini dalam banyak kasus sering dirasakan ketiadaan kriteria yang jelas dan transparan.

Semenjak adanya **kebijakan desentralisasi** atau otonomi daerah, sebagian besar dana publik dikelola oleh pemerintah kabupaten/kota. Akibatnya, sebagian cukup besar tanggung jawab pembangunan dan penyelenggaraan infrastruktur bergeser dari pusat ke daerah-daerah. Di sinilah muncul berbagai persoalan baru dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia (Hill, 2014).

Dalam beberapa kesempatan berinteraksi dengan para pejabat pemerintah daerah, khususnya yang bertanggung jawab atas pembangunan infrastruktur, saya memperoleh kesan bahwa **kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber daya manusia** yang dimiliki pemerintah daerah sangat bervariasi. Ada yang sudah maju, namun banyak juga yang masih belum memadai. Dalam situasi demikian secara umum sulit diharapkan bahwa pemerintah daerah mampu mengambil prakarsa secara tepat untuk memulai proyek pembangunan infrastruktur.

Kesulitan ini dapat dirasakan mulai dari tahap awal nyaris hingga tahap akhir proses pembangunan infrastruktur khususnya yang diselenggarakan dengan skema KPS. Pada tahap awal perlu dilakukan identifikasi atas infrastruktur-infrastruktur apa saja yang perlu dibangun di suatu daerah tertentu. **Teknik identifikasi** yang sesungguhnya tidak terlampau rumit ternyata di banyak kasus belum diterapkan secara tepat. Selanjutnya perlu ada **proses seleksi** untuk mengurutkan prioritas atas proyek-proyek yang direncanakan. Pada tahap ini dalam banyak kasus sering dirasakan ketiadaan kriteria yang jelas dan transparan.

Berdasarkan hasil seleksi selanjutnya dilakukan Pra Studi Kelayakan dalam rangka persiapan proyek. Bergantung pada skema yang dianut, hasil tahap inilah yang lazimnya kemudian dibahas oleh para pihak yang terlibat dalam KPS. **Kelemahan dalam proses persiapan proyek** dapat berujung pada simpulan bahwa rencana pembangunan tidak layak untuk didanai atau dengan kata lain rencana pembangunan infrastruktur terpaksa dibatalkan.

Pembangunan infrastruktur adalah sebuah **proses yang rumit dan panjang serta melibatkan banyak pihak**. Di tingkat nasional ada pemerintah pusat yang menggariskan peta besar pembangunan infrastruktur, seperti misalnya MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) yang dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi di tingkat Kabinet. Di tingkat daerah para gubernur, bupati, dan walikota dengan kepentingan masing-masing mengupayakan pembangunan infrastruktur di daerah mereka masing-masing. Bergantung situasi lokal, MP3EI dapat digunakan sebagai acuan namun dapat pula diperlakukan sebagai daftar harapan (*wish list*) semata-mata. Di luar pemerintahan, BUMN/BUMD dan perusahaan-perusahaan swasta bergerak pula dengan kepentingan mereka sendiri-sendiri.

Selama lima tahun (2007-2012) menjadi Komisaris di BUMN yang bergerak dalam bidang infrastruktur, saya memperoleh kesan kuat bahwa **menyelaraskan kepentingan-kepentingan sektoral itu merupakan upaya yang amat sulit**. Sebagai contoh, dalam proses pembangunan sebuah bandar udara, pemilik lahan (TNI atau

Berdasarkan hasil seleksi selanjutnya dilakukan Pra Studi Kelayakan dalam rangka persiapan proyek. Bergantung pada skema yang dianut, hasil tahap inilah yang lazimnya kemudian dibahas oleh para pihak yang terlibat dalam KPS. **Kelemahan dalam proses persiapan proyek** dapat berujung pada simpulan bahwa rencana pembangunan tidak layak untuk didanai atau dengan kata lain rencana pembangunan infrastruktur terpaksa dibatalkan.

Pembangunan infrastruktur adalah sebuah **proses yang rumit dan panjang serta melibatkan banyak pihak**. Di tingkat nasional ada pemerintah pusat yang menggariskan peta besar pembangunan infrastruktur, seperti misalnya MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) yang dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi di tingkat Kabinet. Di tingkat daerah para gubernur, bupati, dan walikota dengan kepentingan masing-masing mengupayakan pembangunan infrastruktur di daerah mereka masing-masing. Bergantung situasi lokal, MP3EI dapat digunakan sebagai acuan namun dapat pula diperlakukan sebagai daftar harapan (*wish list*) semata-mata. Di luar pemerintahan, BUMN/BUMD dan perusahaan-perusahaan swasta bergerak pula dengan kepentingan mereka sendiri-sendiri.

Selama lima tahun (2007-2012) menjadi Komisaris di BUMN yang bergerak dalam bidang infrastruktur, saya memperoleh kesan kuat bahwa **menyelaraskan kepentingan-kepentingan sektoral itu merupakan upaya yang amat sulit**. Sebagai contoh, dalam proses pembangunan sebuah bandar udara, pemilik lahan (TNI atau

Berdasarkan hasil seleksi selanjutnya dilakukan Pra Studi Kelayakan dalam rangka persiapan proyek. Bergantung pada skema yang dianut, hasil tahap inilah yang lazimnya kemudian dibahas oleh para pihak yang terlibat dalam KPS. **Kelemahan dalam proses persiapan proyek** dapat berujung pada simpulan bahwa rencana pembangunan tidak layak untuk didanai atau dengan kata lain rencana pembangunan infrastruktur terpaksa dibatalkan.

Pembangunan infrastruktur adalah sebuah **proses yang rumit dan panjang serta melibatkan banyak pihak**. Di tingkat nasional ada pemerintah pusat yang menggariskan peta besar pembangunan infrastruktur, seperti misalnya MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) yang dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi di tingkat Kabinet. Di tingkat daerah para gubernur, bupati, dan walikota dengan kepentingan masing-masing mengupayakan pembangunan infrastruktur di daerah mereka masing-masing. Bergantung situasi lokal, MP3EI dapat digunakan sebagai acuan namun dapat pula diperlakukan sebagai daftar harapan (*wish list*) semata-mata. Di luar pemerintahan, BUMN/BUMD dan perusahaan-perusahaan swasta bergerak pula dengan kepentingan mereka sendiri-sendiri.

Selama lima tahun (2007-2012) menjadi Komisaris di BUMN yang bergerak dalam bidang infrastruktur, saya memperoleh kesan kuat bahwa **menyelaraskan kepentingan-kepentingan sektoral itu merupakan upaya yang amat sulit**. Sebagai contoh, dalam proses pembangunan sebuah bandar udara, pemilik lahan (TNI atau

Berdasarkan hasil seleksi selanjutnya dilakukan Pra Studi Kelayakan dalam rangka persiapan proyek. Bergantung pada skema yang dianut, hasil tahap inilah yang lazimnya kemudian dibahas oleh para pihak yang terlibat dalam KPS. **Kelemahan dalam proses persiapan proyek** dapat berujung pada simpulan bahwa rencana pembangunan tidak layak untuk didanai atau dengan kata lain rencana pembangunan infrastruktur terpaksa dibatalkan.

Pembangunan infrastruktur adalah sebuah **proses yang rumit dan panjang serta melibatkan banyak pihak**. Di tingkat nasional ada pemerintah pusat yang menggariskan peta besar pembangunan infrastruktur, seperti misalnya MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025) yang dikoordinasikan oleh Menteri Koordinator Bidang Ekonomi di tingkat Kabinet. Di tingkat daerah para gubernur, bupati, dan walikota dengan kepentingan masing-masing mengupayakan pembangunan infrastruktur di daerah mereka masing-masing. Bergantung situasi lokal, MP3EI dapat digunakan sebagai acuan namun dapat pula diperlakukan sebagai daftar harapan (*wish list*) semata-mata. Di luar pemerintahan, BUMN/BUMD dan perusahaan-perusahaan swasta bergerak pula dengan kepentingan mereka sendiri-sendiri.

Selama lima tahun (2007-2012) menjadi Komisaris di BUMN yang bergerak dalam bidang infrastruktur, saya memperoleh kesan kuat bahwa **menyelaraskan kepentingan-kepentingan sektoral itu merupakan upaya yang amat sulit**. Sebagai contoh, dalam proses pembangunan sebuah bandar udara, pemilik lahan (TNI atau

masyarakat) punya kepentingan tertentu, pemerintah daerah punya kepentingan sendiri, Kementerian Keuangan dan Kementerian Perhubungan punya kepentingan lain, sementara itu BUMN/ BUMD punya pula cara pandang sendiri-sendiri.

Dalam banyak hal, komunikasi di antara para pihak itu tidak mudah, antara lain karena tidak adanya koordinasi serta tidak adanya kepemimpinan otoritatif yang terlegitimasi. Dengan kata lain, tiap pihak menempatkan diri atau berperan tidak sebagai sub-ordinat (anak buah) pihak lainnya. Atau, lebih parah lagi, tidak ada satu pihak pun yang merasa memiliki secara sepenuhnya proyek infrastruktur yang sedang direncanakan dibangun mulai dari awal hingga akhir proses pembangunan (*no end-to-end ownership*). Saya duga hal ini terjadi oleh karena ketiadaan atau ketidakjelasan mandat dari otoritas tertinggi.

Penutup

Beberapa Rekomendasi

Saya berpandangan bahwa masalah pembangunan infrastruktur yang sangat lamban memerlukan kajian kelembagaan yang fundamental. Ilmu Ekonomi dapat menyumbangkan teori-teorinya dalam bidang perancangan mekanisme (*mechanism design*) untuk memecahkan masalah tersebut. Teori Insentif dengan pendekatan *The Principal-Agent Model* saya pandang dapat membantu kita dalam memahami permasalahan kelembagaan yang menghambat pembangunan infrastruktur (Laffont & Martimort, 2002).

masyarakat) punya kepentingan tertentu, pemerintah daerah punya kepentingan sendiri, Kementerian Keuangan dan Kementerian Perhubungan punya kepentingan lain, sementara itu BUMN/ BUMD punya pula cara pandang sendiri-sendiri.

Dalam banyak hal, komunikasi di antara para pihak itu tidak mudah, antara lain karena tidak adanya koordinasi serta tidak adanya kepemimpinan otoritatif yang terlegitimasi. Dengan kata lain, tiap pihak menempatkan diri atau berperan tidak sebagai sub-ordinat (anak buah) pihak lainnya. Atau, lebih parah lagi, tidak ada satu pihak pun yang merasa memiliki secara sepenuhnya proyek infrastruktur yang sedang direncanakan dibangun mulai dari awal hingga akhir proses pembangunan (*no end-to-end ownership*). Saya duga hal ini terjadi oleh karena ketiadaan atau ketidakjelasan mandat dari otoritas tertinggi.

Penutup

Beberapa Rekomendasi

Saya berpandangan bahwa masalah pembangunan infrastruktur yang sangat lamban memerlukan kajian kelembagaan yang fundamental. Ilmu Ekonomi dapat menyumbangkan teori-teorinya dalam bidang perancangan mekanisme (*mechanism design*) untuk memecahkan masalah tersebut. Teori Insentif dengan pendekatan *The Principal-Agent Model* saya pandang dapat membantu kita dalam memahami permasalahan kelembagaan yang menghambat pembangunan infrastruktur (Laffont & Martimort, 2002).

masyarakat) punya kepentingan tertentu, pemerintah daerah punya kepentingan sendiri, Kementerian Keuangan dan Kementerian Perhubungan punya kepentingan lain, sementara itu BUMN/ BUMD punya pula cara pandang sendiri-sendiri.

Dalam banyak hal, komunikasi di antara para pihak itu tidak mudah, antara lain karena tidak adanya koordinasi serta tidak adanya kepemimpinan otoritatif yang terlegitimasi. Dengan kata lain, tiap pihak menempatkan diri atau berperan tidak sebagai sub-ordinat (anak buah) pihak lainnya. Atau, lebih parah lagi, tidak ada satu pihak pun yang merasa memiliki secara sepenuhnya proyek infrastruktur yang sedang direncanakan dibangun mulai dari awal hingga akhir proses pembangunan (*no end-to-end ownership*). Saya duga hal ini terjadi oleh karena ketiadaan atau ketidakjelasan mandat dari otoritas tertinggi.

Penutup

Beberapa Rekomendasi

Saya berpandangan bahwa masalah pembangunan infrastruktur yang sangat lamban memerlukan kajian kelembagaan yang fundamental. Ilmu Ekonomi dapat menyumbangkan teori-teorinya dalam bidang perancangan mekanisme (*mechanism design*) untuk memecahkan masalah tersebut. Teori Insentif dengan pendekatan *The Principal-Agent Model* saya pandang dapat membantu kita dalam memahami permasalahan kelembagaan yang menghambat pembangunan infrastruktur (Laffont & Martimort, 2002).

masyarakat) punya kepentingan tertentu, pemerintah daerah punya kepentingan sendiri, Kementerian Keuangan dan Kementerian Perhubungan punya kepentingan lain, sementara itu BUMN/ BUMD punya pula cara pandang sendiri-sendiri.

Dalam banyak hal, komunikasi di antara para pihak itu tidak mudah, antara lain karena tidak adanya koordinasi serta tidak adanya kepemimpinan otoritatif yang terlegitimasi. Dengan kata lain, tiap pihak menempatkan diri atau berperan tidak sebagai sub-ordinat (anak buah) pihak lainnya. Atau, lebih parah lagi, tidak ada satu pihak pun yang merasa memiliki secara sepenuhnya proyek infrastruktur yang sedang direncanakan dibangun mulai dari awal hingga akhir proses pembangunan (*no end-to-end ownership*). Saya duga hal ini terjadi oleh karena ketiadaan atau ketidakjelasan mandat dari otoritas tertinggi.

Penutup

Beberapa Rekomendasi

Saya berpandangan bahwa masalah pembangunan infrastruktur yang sangat lamban memerlukan kajian kelembagaan yang fundamental. Ilmu Ekonomi dapat menyumbangkan teori-teorinya dalam bidang perancangan mekanisme (*mechanism design*) untuk memecahkan masalah tersebut. Teori Insentif dengan pendekatan *The Principal-Agent Model* saya pandang dapat membantu kita dalam memahami permasalahan kelembagaan yang menghambat pembangunan infrastruktur (Laffont & Martimort, 2002).

Berdasarkan hasil kajian teoretis tersebut saya dapat memperkirakan bahwa untuk mengatasi kelemahan dalam hal kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber manusia di tingkat daerah, diperlukan semacam badan nasional yang berfungsi sebagai *clearing house*. Badan ini diberi tugas dan wewenang untuk secara komprehensif mempersiapkan pembangunan infrastruktur mulai dari mengidentifikasi kebutuhan, melaksanakan pra-studi kelayakan, mematangkan skema pendanaan, sampai dengan mempersiapkan proses pelelangan untuk pembangunan infrastruktur. Intinya, perlu ada pemberdayaan kelembagaan untuk mengatasi ganjalan-ganjalan (*bottle necks*) dalam proses pembangunan infrastruktur. Badan nasional atau otoritas infrastruktur seperti ini terdapat di negara-negara yang tercatat berhasil dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur seperti Amerika Serikat, Australia, Jepang, negara-negara Eropa, dan sebagainya.

Belajar dari pengalaman Korea Selatan dan Filipina, kita yakini bahwa ketimpangan pendapatan berpengaruh buruk terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang timbul dari pembangunan infrastruktur harus secara khusus diantisipasi dalam setiap perencanaannya. Untuk itu studi yang bersifat mikro di tingkat wilayah di lokasi direncanakannya pembangunan infrastruktur perlu dilakukan. Secara umum penguatan sistem pertanian / agribisnis perlu lebih dahulu dipastikan sebelum pembangunan infrastruktur dilaksanakan di suatu daerah yang berbasis ekonomi sektor pertanian¹⁰. Apabila hal itu tidak dilaksanakan, maka pembangunan

10 Bandingkan dengan Mosher (1966), Cohen (1987), Rothenberg (1992), Timmer (1998), dan Chenery & Srinivasan (1988).

Berdasarkan hasil kajian teoretis tersebut saya dapat memperkirakan bahwa untuk mengatasi kelemahan dalam hal kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber manusia di tingkat daerah, diperlukan semacam badan nasional yang berfungsi sebagai *clearing house*. Badan ini diberi tugas dan wewenang untuk secara komprehensif mempersiapkan pembangunan infrastruktur mulai dari mengidentifikasi kebutuhan, melaksanakan pra-studi kelayakan, mematangkan skema pendanaan, sampai dengan mempersiapkan proses pelelangan untuk pembangunan infrastruktur. Intinya, perlu ada pemberdayaan kelembagaan untuk mengatasi ganjalan-ganjalan (*bottle necks*) dalam proses pembangunan infrastruktur. Badan nasional atau otoritas infrastruktur seperti ini terdapat di negara-negara yang tercatat berhasil dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur seperti Amerika Serikat, Australia, Jepang, negara-negara Eropa, dan sebagainya.

Belajar dari pengalaman Korea Selatan dan Filipina, kita yakini bahwa ketimpangan pendapatan berpengaruh buruk terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang timbul dari pembangunan infrastruktur harus secara khusus diantisipasi dalam setiap perencanaannya. Untuk itu studi yang bersifat mikro di tingkat wilayah di lokasi direncanakannya pembangunan infrastruktur perlu dilakukan. Secara umum penguatan sistem pertanian / agribisnis perlu lebih dahulu dipastikan sebelum pembangunan infrastruktur dilaksanakan di suatu daerah yang berbasis ekonomi sektor pertanian¹⁰. Apabila hal itu tidak dilaksanakan, maka pembangunan

10 Bandingkan dengan Mosher (1966), Cohen (1987), Rothenberg (1992), Timmer (1998), dan Chenery & Srinivasan (1988).

Berdasarkan hasil kajian teoretis tersebut saya dapat memperkirakan bahwa untuk mengatasi kelemahan dalam hal kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber manusia di tingkat daerah, diperlukan semacam badan nasional yang berfungsi sebagai *clearing house*. Badan ini diberi tugas dan wewenang untuk secara komprehensif mempersiapkan pembangunan infrastruktur mulai dari mengidentifikasi kebutuhan, melaksanakan pra-studi kelayakan, mematangkan skema pendanaan, sampai dengan mempersiapkan proses pelelangan untuk pembangunan infrastruktur. Intinya, perlu ada pemberdayaan kelembagaan untuk mengatasi ganjalan-ganjalan (*bottle necks*) dalam proses pembangunan infrastruktur. Badan nasional atau otoritas infrastruktur seperti ini terdapat di negara-negara yang tercatat berhasil dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur seperti Amerika Serikat, Australia, Jepang, negara-negara Eropa, dan sebagainya.

Belajar dari pengalaman Korea Selatan dan Filipina, kita yakini bahwa ketimpangan pendapatan berpengaruh buruk terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang timbul dari pembangunan infrastruktur harus secara khusus diantisipasi dalam setiap perencanaannya. Untuk itu studi yang bersifat mikro di tingkat wilayah di lokasi direncanakannya pembangunan infrastruktur perlu dilakukan. Secara umum penguatan sistem pertanian / agribisnis perlu lebih dahulu dipastikan sebelum pembangunan infrastruktur dilaksanakan di suatu daerah yang berbasis ekonomi sektor pertanian¹⁰. Apabila hal itu tidak dilaksanakan, maka pembangunan

10 Bandingkan dengan Mosher (1966), Cohen (1987), Rothenberg (1992), Timmer (1998), dan Chenery & Srinivasan (1988).

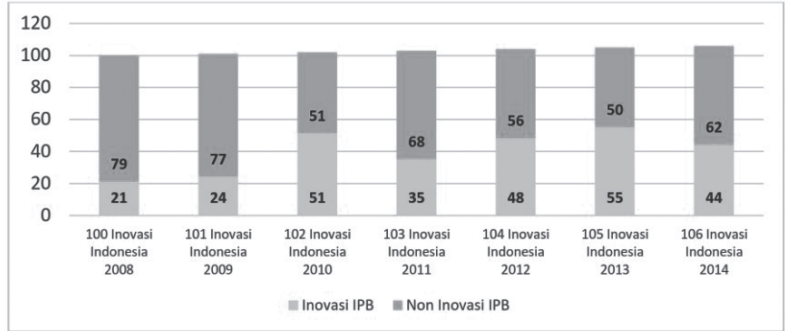
Berdasarkan hasil kajian teoretis tersebut saya dapat memperkirakan bahwa untuk mengatasi kelemahan dalam hal kapasitas kelembagaan dan kapabilitas sumber manusia di tingkat daerah, diperlukan semacam badan nasional yang berfungsi sebagai *clearing house*. Badan ini diberi tugas dan wewenang untuk secara komprehensif mempersiapkan pembangunan infrastruktur mulai dari mengidentifikasi kebutuhan, melaksanakan pra-studi kelayakan, mematangkan skema pendanaan, sampai dengan mempersiapkan proses pelelangan untuk pembangunan infrastruktur. Intinya, perlu ada pemberdayaan kelembagaan untuk mengatasi ganjalan-ganjalan (*bottle necks*) dalam proses pembangunan infrastruktur. Badan nasional atau otoritas infrastruktur seperti ini terdapat di negara-negara yang tercatat berhasil dalam melaksanakan pembangunan infrastruktur seperti Amerika Serikat, Australia, Jepang, negara-negara Eropa, dan sebagainya.

Belajar dari pengalaman Korea Selatan dan Filipina, kita yakini bahwa ketimpangan pendapatan berpengaruh buruk terhadap pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu risiko memburuknya ketimpangan pendapatan yang timbul dari pembangunan infrastruktur harus secara khusus diantisipasi dalam setiap perencanaannya. Untuk itu studi yang bersifat mikro di tingkat wilayah di lokasi direncanakannya pembangunan infrastruktur perlu dilakukan. Secara umum penguatan sistem pertanian / agribisnis perlu lebih dahulu dipastikan sebelum pembangunan infrastruktur dilaksanakan di suatu daerah yang berbasis ekonomi sektor pertanian¹⁰. Apabila hal itu tidak dilaksanakan, maka pembangunan

10 Bandingkan dengan Mosher (1966), Cohen (1987), Rothenberg (1992), Timmer (1998), dan Chenery & Srinivasan (1988).

infrastruktur (khususnya dalam hal ini infrastruktur transportasi) akan segera disusul dengan surutnya kinerja sektor pertanian setempat.

Rekomendasi saya untuk IPB berkaitan dengan tekad mewujudkan *research based university*. Dalam enam tahun terakhir ini IPB selalu mendominasi Daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif” yang disusun oleh Kementerian Riset dan Teknologi. Dalam bidang ini IPB berhasil mengungguli perguruan-perguruan tinggi terkenal seperti UI, ITB, dan UGM. Namun dalam hal publikasi ilmiah IPB masih cukup jauh tertinggal. Untuk itu saya mendukung pendapat perlunya IPB untuk lebih fokus pada pendidikan pascasarjana (S2 dan S3) yang berorientasi pada riset, tanpa mengurangi kualitas penyelenggaraan pendidikan di tingkat sarjana (S1).

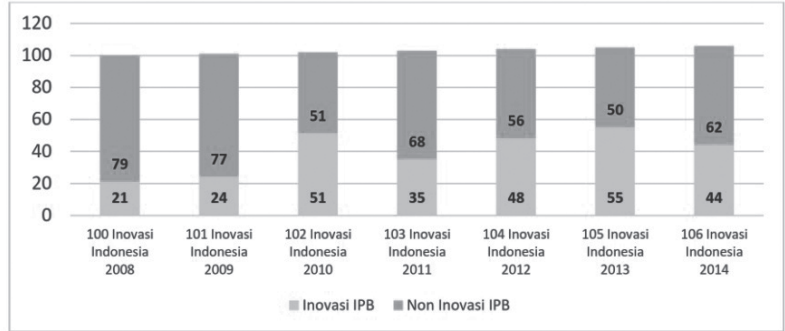


Sumber: Institut Pertanian Bogor

Gambar 14. IPB mendominasi daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”, Kementerian Riset dan Teknologi.

infrastruktur (khususnya dalam hal ini infrastruktur transportasi) akan segera disusul dengan surutnya kinerja sektor pertanian setempat.

Rekomendasi saya untuk IPB berkaitan dengan tekad mewujudkan *research based university*. Dalam enam tahun terakhir ini IPB selalu mendominasi Daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif” yang disusun oleh Kementerian Riset dan Teknologi. Dalam bidang ini IPB berhasil mengungguli perguruan-perguruan tinggi terkenal seperti UI, ITB, dan UGM. Namun dalam hal publikasi ilmiah IPB masih cukup jauh tertinggal. Untuk itu saya mendukung pendapat perlunya IPB untuk lebih fokus pada pendidikan pascasarjana (S2 dan S3) yang berorientasi pada riset, tanpa mengurangi kualitas penyelenggaraan pendidikan di tingkat sarjana (S1).

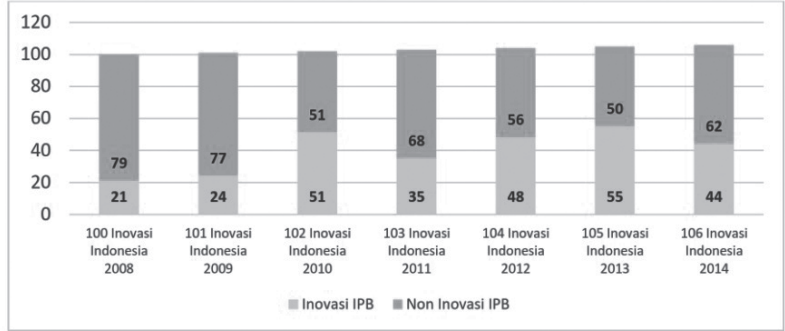


Sumber: Institut Pertanian Bogor

Gambar 14. IPB mendominasi daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”, Kementerian Riset dan Teknologi.

infrastruktur (khususnya dalam hal ini infrastruktur transportasi) akan segera disusul dengan surutnya kinerja sektor pertanian setempat.

Rekomendasi saya untuk IPB berkaitan dengan tekad mewujudkan *research based university*. Dalam enam tahun terakhir ini IPB selalu mendominasi Daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif” yang disusun oleh Kementerian Riset dan Teknologi. Dalam bidang ini IPB berhasil mengungguli perguruan-perguruan tinggi terkenal seperti UI, ITB, dan UGM. Namun dalam hal publikasi ilmiah IPB masih cukup jauh tertinggal. Untuk itu saya mendukung pendapat perlunya IPB untuk lebih fokus pada pendidikan pascasarjana (S2 dan S3) yang berorientasi pada riset, tanpa mengurangi kualitas penyelenggaraan pendidikan di tingkat sarjana (S1).

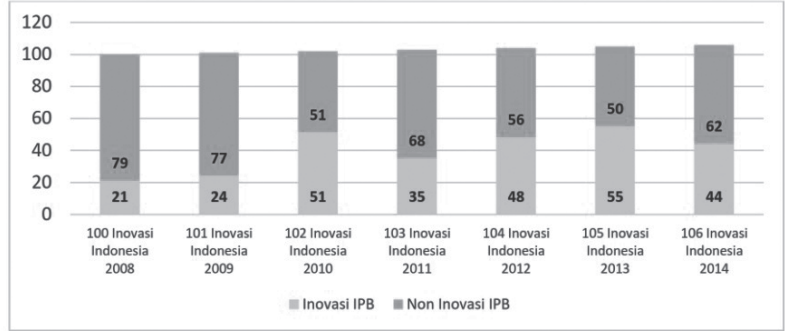


Sumber: Institut Pertanian Bogor

Gambar 14. IPB mendominasi daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”, Kementerian Riset dan Teknologi.

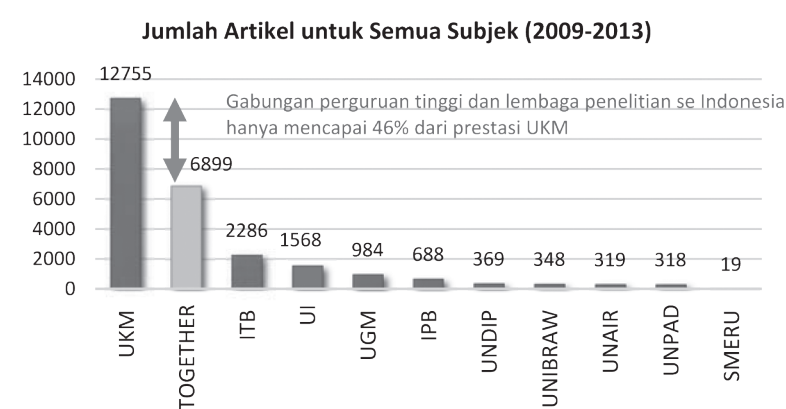
infrastruktur (khususnya dalam hal ini infrastruktur transportasi) akan segera disusul dengan surutnya kinerja sektor pertanian setempat.

Rekomendasi saya untuk IPB berkaitan dengan tekad mewujudkan *research based university*. Dalam enam tahun terakhir ini IPB selalu mendominasi Daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif” yang disusun oleh Kementerian Riset dan Teknologi. Dalam bidang ini IPB berhasil mengungguli perguruan-perguruan tinggi terkenal seperti UI, ITB, dan UGM. Namun dalam hal publikasi ilmiah IPB masih cukup jauh tertinggal. Untuk itu saya mendukung pendapat perlunya IPB untuk lebih fokus pada pendidikan pascasarjana (S2 dan S3) yang berorientasi pada riset, tanpa mengurangi kualitas penyelenggaraan pendidikan di tingkat sarjana (S1).



Sumber: Institut Pertanian Bogor

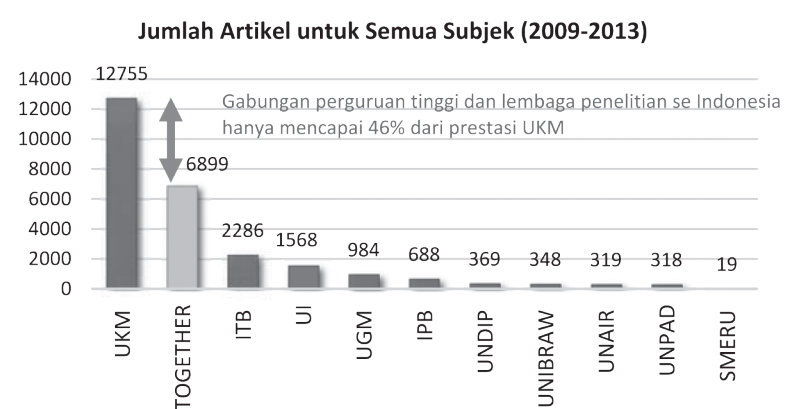
Gambar 14. IPB mendominasi daftar “Karya Inovasi Indonesia Paling Prospektif”, Kementerian Riset dan Teknologi.



Sumber: Scopus, diolah oleh Arief Anshory Yusuf

Gambar 15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional

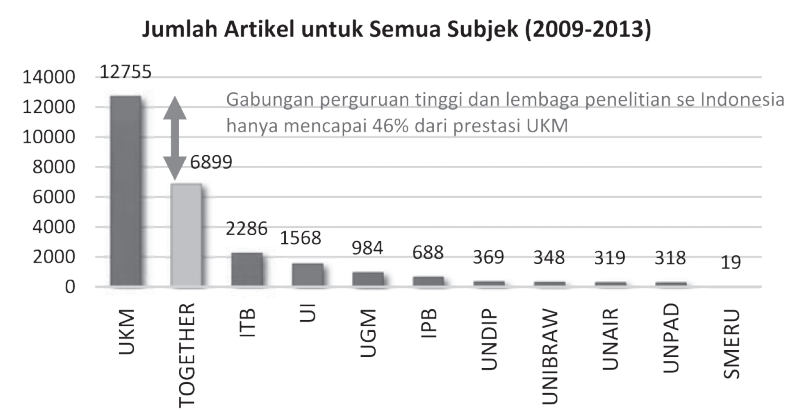
Dalam kaitan dengan hal tersebut saya melihat bahwa Sekolah Pascasarjana mengikuti instruksi Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi mewajibkan calon lulusan untuk menerbitkan sebagian tugas akhir (tesis atau disertasi) dalam jurnal ilmiah. Saya berpandangan bahwa kebijakan ini hanya menyentuh sisi muara dari proses pendidikan. Kebijakan ini hanya bisa berhasil apabila sisi hulu dan hilir dari proses tersebut diperbaiki. Kebijakan sisi hulu berkaitan dengan penciptaan sistem seleksi calon mahasiswa yang lebih ketat, sedangkan kebijakan sisi hilir berkaitan dengan perbaikan kualitas penyelenggaraan kegiatan belajar mengajar dalam hal ketertiban, dan sistem pengujian atau evaluasi hasil belajar yang lebih independen. Terakhir, saya menyarankan IPB agar lebih aktif lagi melaksanakan edukasi terhadap masyarakat. Dalam era yang semakin demokratis, partisipasi masyarakat dalam perumusan kebijakan publik semakin meningkat. Oleh karena itu masyarakat memerlukan pemahaman



Sumber: Scopus, diolah oleh Arief Anshory Yusuf

Gambar 15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional

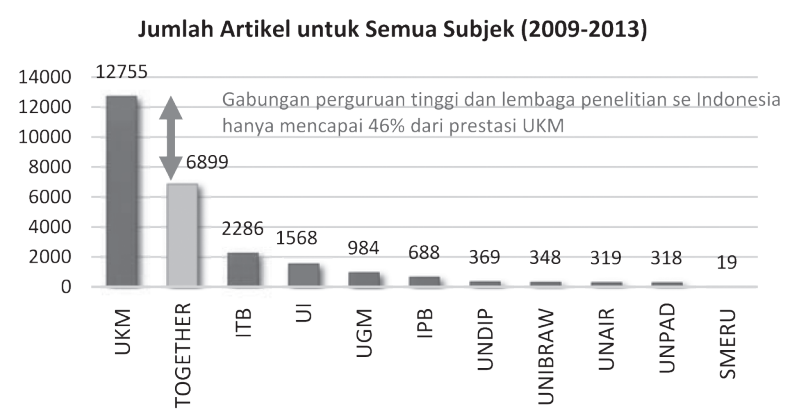
Dalam kaitan dengan hal tersebut saya melihat bahwa Sekolah Pascasarjana mengikuti instruksi Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi mewajibkan calon lulusan untuk menerbitkan sebagian tugas akhir (tesis atau disertasi) dalam jurnal ilmiah. Saya berpandangan bahwa kebijakan ini hanya menyentuh sisi muara dari proses pendidikan. Kebijakan ini hanya bisa berhasil apabila sisi hulu dan hilir dari proses tersebut diperbaiki. Kebijakan sisi hulu berkaitan dengan penciptaan sistem seleksi calon mahasiswa yang lebih ketat, sedangkan kebijakan sisi hilir berkaitan dengan perbaikan kualitas penyelenggaraan kegiatan belajar mengajar dalam hal ketertiban, dan sistem pengujian atau evaluasi hasil belajar yang lebih independen. Terakhir, saya menyarankan IPB agar lebih aktif lagi melaksanakan edukasi terhadap masyarakat. Dalam era yang semakin demokratis, partisipasi masyarakat dalam perumusan kebijakan publik semakin meningkat. Oleh karena itu masyarakat memerlukan pemahaman



Sumber: Scopus, diolah oleh Arief Anshory Yusuf

Gambar 15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional

Dalam kaitan dengan hal tersebut saya melihat bahwa Sekolah Pascasarjana mengikuti instruksi Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi mewajibkan calon lulusan untuk menerbitkan sebagian tugas akhir (tesis atau disertasi) dalam jurnal ilmiah. Saya berpandangan bahwa kebijakan ini hanya menyentuh sisi muara dari proses pendidikan. Kebijakan ini hanya bisa berhasil apabila sisi hulu dan hilir dari proses tersebut diperbaiki. Kebijakan sisi hulu berkaitan dengan penciptaan sistem seleksi calon mahasiswa yang lebih ketat, sedangkan kebijakan sisi hilir berkaitan dengan perbaikan kualitas penyelenggaraan kegiatan belajar mengajar dalam hal ketertiban, dan sistem pengujian atau evaluasi hasil belajar yang lebih independen. Terakhir, saya menyarankan IPB agar lebih aktif lagi melaksanakan edukasi terhadap masyarakat. Dalam era yang semakin demokratis, partisipasi masyarakat dalam perumusan kebijakan publik semakin meningkat. Oleh karena itu masyarakat memerlukan pemahaman



Sumber: Scopus, diolah oleh Arief Anshory Yusuf

Gambar 15. IPB perlu tingkatkan publikasi internasional

Dalam kaitan dengan hal tersebut saya melihat bahwa Sekolah Pascasarjana mengikuti instruksi Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi mewajibkan calon lulusan untuk menerbitkan sebagian tugas akhir (tesis atau disertasi) dalam jurnal ilmiah. Saya berpandangan bahwa kebijakan ini hanya menyentuh sisi muara dari proses pendidikan. Kebijakan ini hanya bisa berhasil apabila sisi hulu dan hilir dari proses tersebut diperbaiki. Kebijakan sisi hulu berkaitan dengan penciptaan sistem seleksi calon mahasiswa yang lebih ketat, sedangkan kebijakan sisi hilir berkaitan dengan perbaikan kualitas penyelenggaraan kegiatan belajar mengajar dalam hal ketertiban, dan sistem pengujian atau evaluasi hasil belajar yang lebih independen. Terakhir, saya menyarankan IPB agar lebih aktif lagi melaksanakan edukasi terhadap masyarakat. Dalam era yang semakin demokratis, partisipasi masyarakat dalam perumusan kebijakan publik semakin meningkat. Oleh karena itu masyarakat memerlukan pemahaman

yang benar tentang berbagai isu yang berkembang dalam ranah publik. Masyarakat perlu memastikan bahwa kebijakan publik harus didasarkan atas bukti-bukti yang benar (*evidence based public policy*). IPB perlu mendorong warganya agar hasil-hasil riset di kampus dapat disebarluaskan ke masyarakat luas dengan berbagai cara. Dengan demikian IPB turut memberikan sumbangsinya bagi pengembangan demokrasi di Indonesia.

yang benar tentang berbagai isu yang berkembang dalam ranah publik. Masyarakat perlu memastikan bahwa kebijakan publik harus didasarkan atas bukti-bukti yang benar (*evidence based public policy*). IPB perlu mendorong warganya agar hasil-hasil riset di kampus dapat disebarluaskan ke masyarakat luas dengan berbagai cara. Dengan demikian IPB turut memberikan sumbangsinya bagi pengembangan demokrasi di Indonesia.

yang benar tentang berbagai isu yang berkembang dalam ranah publik. Masyarakat perlu memastikan bahwa kebijakan publik harus didasarkan atas bukti-bukti yang benar (*evidence based public policy*). IPB perlu mendorong warganya agar hasil-hasil riset di kampus dapat disebarluaskan ke masyarakat luas dengan berbagai cara. Dengan demikian IPB turut memberikan sumbangsinya bagi pengembangan demokrasi di Indonesia.

yang benar tentang berbagai isu yang berkembang dalam ranah publik. Masyarakat perlu memastikan bahwa kebijakan publik harus didasarkan atas bukti-bukti yang benar (*evidence based public policy*). IPB perlu mendorong warganya agar hasil-hasil riset di kampus dapat disebarluaskan ke masyarakat luas dengan berbagai cara. Dengan demikian IPB turut memberikan sumbangsinya bagi pengembangan demokrasi di Indonesia.

Daftar Pustaka

Adam L. 2013. Harapan dan Tantangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Bahan Presentasi, Peneliti Ekonomi LIPI*, Jakarta, 21 Agustus 2013.

Anderson GM, WF Shughart, and RD Tollison. 2004. *The Economic Theory of Clubs*. The Encyclopedia of Public Choice. Springer: New York.

Aschauer DA. 1989. Is Public Expenditure Productive?. *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23, p. 177-200.

Baltagi BH. 2005. *Econometric Analysis of Panel Data*. Wiley: West Sussex.

Benabou R. 1996. Inequality and Growth. *NBER Working Paper* 5658.

Brockers J and P Rietveld. 2009. Infrastructure and Regional Development. Di dalam R Capello and P Nijkamp. *Handbook of Regional Growth and Development*. Edward Elgar Publishing Limited. Glos.

Buchanan JM. 1965. An Economic Theory of Clubs. *Economica*. Vol. 32, No. 125, p. 1-14.

Calderon C and L Serven. 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. *Working Paper No. 270*. Central Bank of Chile.

Capello R. 2009. Spatial Spillovers and Regional Growth: A Cognitive Approach. *European Planning Studies*. 17(5):639-658.

Daftar Pustaka

Adam L. 2013. Harapan dan Tantangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Bahan Presentasi, Peneliti Ekonomi LIPI*, Jakarta, 21 Agustus 2013.

Anderson GM, WF Shughart, and RD Tollison. 2004. *The Economic Theory of Clubs*. The Encyclopedia of Public Choice. Springer: New York.

Aschauer DA. 1989. Is Public Expenditure Productive?. *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23, p. 177-200.

Baltagi BH. 2005. *Econometric Analysis of Panel Data*. Wiley: West Sussex.

Benabou R. 1996. Inequality and Growth. *NBER Working Paper* 5658.

Brockers J and P Rietveld. 2009. Infrastructure and Regional Development. Di dalam R Capello and P Nijkamp. *Handbook of Regional Growth and Development*. Edward Elgar Publishing Limited. Glos.

Buchanan JM. 1965. An Economic Theory of Clubs. *Economica*. Vol. 32, No. 125, p. 1-14.

Calderon C and L Serven. 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. *Working Paper No. 270*. Central Bank of Chile.

Capello R. 2009. Spatial Spillovers and Regional Growth: A Cognitive Approach. *European Planning Studies*. 17(5):639-658.

Daftar Pustaka

Adam L. 2013. Harapan dan Tantangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Bahan Presentasi, Peneliti Ekonomi LIPI*, Jakarta, 21 Agustus 2013.

Anderson GM, WF Shughart, and RD Tollison. 2004. *The Economic Theory of Clubs*. The Encyclopedia of Public Choice. Springer: New York.

Aschauer DA. 1989. Is Public Expenditure Productive?. *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23, p. 177-200.

Baltagi BH. 2005. *Econometric Analysis of Panel Data*. Wiley: West Sussex.

Benabou R. 1996. Inequality and Growth. *NBER Working Paper* 5658.

Brockers J and P Rietveld. 2009. Infrastructure and Regional Development. Di dalam R Capello and P Nijkamp. *Handbook of Regional Growth and Development*. Edward Elgar Publishing Limited. Glos.

Buchanan JM. 1965. An Economic Theory of Clubs. *Economica*. Vol. 32, No. 125, p. 1-14.

Calderon C and L Serven. 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. *Working Paper No. 270*. Central Bank of Chile.

Capello R. 2009. Spatial Spillovers and Regional Growth: A Cognitive Approach. *European Planning Studies*. 17(5):639-658.

Daftar Pustaka

Adam L. 2013. Harapan dan Tantangan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Bahan Presentasi, Peneliti Ekonomi LIPI*, Jakarta, 21 Agustus 2013.

Anderson GM, WF Shughart, and RD Tollison. 2004. *The Economic Theory of Clubs*. The Encyclopedia of Public Choice. Springer: New York.

Aschauer DA. 1989. Is Public Expenditure Productive?. *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23, p. 177-200.

Baltagi BH. 2005. *Econometric Analysis of Panel Data*. Wiley: West Sussex.

Benabou R. 1996. Inequality and Growth. *NBER Working Paper* 5658.

Brockers J and P Rietveld. 2009. Infrastructure and Regional Development. Di dalam R Capello and P Nijkamp. *Handbook of Regional Growth and Development*. Edward Elgar Publishing Limited. Glos.

Buchanan JM. 1965. An Economic Theory of Clubs. *Economica*. Vol. 32, No. 125, p. 1-14.

Calderon C and L Serven. 2004. The Effects of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution. *Working Paper No. 270*. Central Bank of Chile.

Capello R. 2009. Spatial Spillovers and Regional Growth: A Cognitive Approach. *European Planning Studies*. 17(5):639-658.

Casella A and B Frey. 1995. Fiscal Federalism and the Theory of Clubs. *European Economic Review*. Vol. 36, p. 639-646.

Chatterjee S and SJ Turnovsky. 2012. Infrastructure and Inequality. Paper presented in the *Annual Meetings of the Society for Computational Economics*, Paris.

Chenery HB and TN Srinivasan. 1988. *Handbook of Development Economics*. Elsevier.

Cohen JM. 1987. *Integrated Rural Development*. Nordic: Africa Institute.

Daryanto A and Y Hafizrianda. 2010. *Analisis Input-Output & Social Accounting Matrix untuk Pembangunan Ekonomi Daerah*. IPB Press: Bogor.

Firdaus M. 2012. *Aplikasi Ekonometrika untuk Data Panel dan Time Series*. IPB Press: Bogor.

Hill H. 2014. *Regional Dynamics in a Decentralized Indonesia*. ISEAS: Singapore.

Hirschman AO. 1969. The Strategy of Economic Development. In Agarwal AN and Singh SP (eds). *Accelerating Investment in Developing Economies*. Oxford Press: London.

International Monetary Fund. 2013. *World Economic Outlook: Hopes, Realities, and Risks*. International Monetary Fund: Washington DC.

Isard W, et al. 1997. *Methods of Interregional and Regional Analysis*. Avebury: Richmond.

Casella A and B Frey. 1995. Fiscal Federalism and the Theory of Clubs. *European Economic Review*. Vol. 36, p. 639-646.

Chatterjee S and SJ Turnovsky. 2012. Infrastructure and Inequality. Paper presented in the *Annual Meetings of the Society for Computational Economics*, Paris.

Chenery HB and TN Srinivasan. 1988. *Handbook of Development Economics*. Elsevier.

Cohen JM. 1987. *Integrated Rural Development*. Nordic: Africa Institute.

Daryanto A and Y Hafizrianda. 2010. *Analisis Input-Output & Social Accounting Matrix untuk Pembangunan Ekonomi Daerah*. IPB Press: Bogor.

Firdaus M. 2012. *Aplikasi Ekonometrika untuk Data Panel dan Time Series*. IPB Press: Bogor.

Hill H. 2014. *Regional Dynamics in a Decentralized Indonesia*. ISEAS: Singapore.

Hirschman AO. 1969. The Strategy of Economic Development. In Agarwal AN and Singh SP (eds). *Accelerating Investment in Developing Economies*. Oxford Press: London.

International Monetary Fund. 2013. *World Economic Outlook: Hopes, Realities, and Risks*. International Monetary Fund: Washington DC.

Isard W, et al. 1997. *Methods of Interregional and Regional Analysis*. Avebury: Richmond.

Casella A and B Frey. 1995. Fiscal Federalism and the Theory of Clubs. *European Economic Review*. Vol. 36, p. 639-646.

Chatterjee S and SJ Turnovsky. 2012. Infrastructure and Inequality. Paper presented in the *Annual Meetings of the Society for Computational Economics*, Paris.

Chenery HB and TN Srinivasan. 1988. *Handbook of Development Economics*. Elsevier.

Cohen JM. 1987. *Integrated Rural Development*. Nordic: Africa Institute.

Daryanto A and Y Hafizrianda. 2010. *Analisis Input-Output & Social Accounting Matrix untuk Pembangunan Ekonomi Daerah*. IPB Press: Bogor.

Firdaus M. 2012. *Aplikasi Ekonometrika untuk Data Panel dan Time Series*. IPB Press: Bogor.

Hill H. 2014. *Regional Dynamics in a Decentralized Indonesia*. ISEAS: Singapore.

Hirschman AO. 1969. The Strategy of Economic Development. In Agarwal AN and Singh SP (eds). *Accelerating Investment in Developing Economies*. Oxford Press: London.

International Monetary Fund. 2013. *World Economic Outlook: Hopes, Realities, and Risks*. International Monetary Fund: Washington DC.

Isard W, et al. 1997. *Methods of Interregional and Regional Analysis*. Avebury: Richmond.

Casella A and B Frey. 1995. Fiscal Federalism and the Theory of Clubs. *European Economic Review*. Vol. 36, p. 639-646.

Chatterjee S and SJ Turnovsky. 2012. Infrastructure and Inequality. Paper presented in the *Annual Meetings of the Society for Computational Economics*, Paris.

Chenery HB and TN Srinivasan. 1988. *Handbook of Development Economics*. Elsevier.

Cohen JM. 1987. *Integrated Rural Development*. Nordic: Africa Institute.

Daryanto A and Y Hafizrianda. 2010. *Analisis Input-Output & Social Accounting Matrix untuk Pembangunan Ekonomi Daerah*. IPB Press: Bogor.

Firdaus M. 2012. *Aplikasi Ekonometrika untuk Data Panel dan Time Series*. IPB Press: Bogor.

Hill H. 2014. *Regional Dynamics in a Decentralized Indonesia*. ISEAS: Singapore.

Hirschman AO. 1969. The Strategy of Economic Development. In Agarwal AN and Singh SP (eds). *Accelerating Investment in Developing Economies*. Oxford Press: London.

International Monetary Fund. 2013. *World Economic Outlook: Hopes, Realities, and Risks*. International Monetary Fund: Washington DC.

Isard W, et al. 1997. *Methods of Interregional and Regional Analysis*. Avebury: Richmond.

Kumara IBP, DS Priyarsono, dan W Rindayati. 2014. Keterkaitan antara Ketimpangan Pendapatan dan Pertumbuhan Ekonomi pada Kabupaten/Kota di Pulau Jawa. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*. [akan terbit]

Laffont JJ and D Martimort. 2002. *Theory of Incentives. The Principal-Agent Model*. Princeton University Press: Princeton.

Lakshmanan TR, P Nijkamp, P Rietveld, and ET Verhoef. 2001. Benefits and costs of transport: classification, methodologies and policies. *Papers in Regional Science*, Vol. 80, p. 139–64.

Lewis BD. 2014. Urbanization and Economic Growth in Indonesia: Good News, Bad News and (Possible) Local Government Mitigation. *Regional Studies*. Vol. 41, No. 1, p. 192-207.

Lucas R. 1993. The Making of Miracle. *Econometrica*, Vol. 61 (2), p. 251-272.

Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, 2012. Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Mendukung Pelaksanaan MP3EI. *Makalah Presentasi*. Jakarta, 26 November.

McMillan MS and D Rodrik. 2011. Globalization, Structural Change and Productivity Growth. *NBER Working Paper* 17143.

Mosher AT. 1966. *Getting Agriculture Moving: essentials for development and modernization*. Praeger: Westport.

Nugraheni D dan D S Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. 12: 148-167.

Kumara IBP, DS Priyarsono, dan W Rindayati. 2014. Keterkaitan antara Ketimpangan Pendapatan dan Pertumbuhan Ekonomi pada Kabupaten/Kota di Pulau Jawa. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*. [akan terbit]

Laffont JJ and D Martimort. 2002. *Theory of Incentives. The Principal-Agent Model*. Princeton University Press: Princeton.

Lakshmanan TR, P Nijkamp, P Rietveld, and ET Verhoef. 2001. Benefits and costs of transport: classification, methodologies and policies. *Papers in Regional Science*, Vol. 80, p. 139–64.

Lewis BD. 2014. Urbanization and Economic Growth in Indonesia: Good News, Bad News and (Possible) Local Government Mitigation. *Regional Studies*. Vol. 41, No. 1, p. 192-207.

Lucas R. 1993. The Making of Miracle. *Econometrica*, Vol. 61 (2), p. 251-272.

Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, 2012. Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Mendukung Pelaksanaan MP3EI. *Makalah Presentasi*. Jakarta, 26 November.

McMillan MS and D Rodrik. 2011. Globalization, Structural Change and Productivity Growth. *NBER Working Paper* 17143.

Mosher AT. 1966. *Getting Agriculture Moving: essentials for development and modernization*. Praeger: Westport.

Nugraheni D dan D S Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. 12: 148-167.

Kumara IBP, DS Priyarsono, dan W Rindayati. 2014. Keterkaitan antara Ketimpangan Pendapatan dan Pertumbuhan Ekonomi pada Kabupaten/Kota di Pulau Jawa. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*. [akan terbit]

Laffont JJ and D Martimort. 2002. *Theory of Incentives. The Principal-Agent Model*. Princeton University Press: Princeton.

Lakshmanan TR, P Nijkamp, P Rietveld, and ET Verhoef. 2001. Benefits and costs of transport: classification, methodologies and policies. *Papers in Regional Science*, Vol. 80, p. 139–64.

Lewis BD. 2014. Urbanization and Economic Growth in Indonesia: Good News, Bad News and (Possible) Local Government Mitigation. *Regional Studies*. Vol. 41, No. 1, p. 192-207.

Lucas R. 1993. The Making of Miracle. *Econometrica*, Vol. 61 (2), p. 251-272.

Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, 2012. Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Mendukung Pelaksanaan MP3EI. *Makalah Presentasi*. Jakarta, 26 November.

McMillan MS and D Rodrik. 2011. Globalization, Structural Change and Productivity Growth. *NBER Working Paper* 17143.

Mosher AT. 1966. *Getting Agriculture Moving: essentials for development and modernization*. Praeger: Westport.

Nugraheni D dan D S Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. 12: 148-167.

Kumara IBP, DS Priyarsono, dan W Rindayati. 2014. Keterkaitan antara Ketimpangan Pendapatan dan Pertumbuhan Ekonomi pada Kabupaten/Kota di Pulau Jawa. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan*. [akan terbit]

Laffont JJ and D Martimort. 2002. *Theory of Incentives. The Principal-Agent Model*. Princeton University Press: Princeton.

Lakshmanan TR, P Nijkamp, P Rietveld, and ET Verhoef. 2001. Benefits and costs of transport: classification, methodologies and policies. *Papers in Regional Science*, Vol. 80, p. 139–64.

Lewis BD. 2014. Urbanization and Economic Growth in Indonesia: Good News, Bad News and (Possible) Local Government Mitigation. *Regional Studies*. Vol. 41, No. 1, p. 192-207.

Lucas R. 1993. The Making of Miracle. *Econometrica*, Vol. 61 (2), p. 251-272.

Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas, 2012. Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Mendukung Pelaksanaan MP3EI. *Makalah Presentasi*. Jakarta, 26 November.

McMillan MS and D Rodrik. 2011. Globalization, Structural Change and Productivity Growth. *NBER Working Paper* 17143.

Mosher AT. 1966. *Getting Agriculture Moving: essentials for development and modernization*. Praeger: Westport.

Nugraheni D dan D S Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. 12: 148-167.

- Oktaviani R. 2011. *Model Ekonomi Keseimbangan Umum: Teori dan Aplikasinya di Indonesia*. IPB Press: Bogor.
- Priyarsono DS and IAffandi. 2009. Improving Regional Development through Promoting Agglomeration Economies. *Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia*. IRSA Book Series on Regional Development No. 7.
- Priyarsono DS, B Asih, dan N Agustina, 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2000-2008. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. XI, No. 1, p. 21-34.
- Priyarsono DS. 2012. The Impacts of Semarang Airport Expansion on the Regional Economy of Central Java and the Operating Enterprise: How Should the Investment be Financed? *Regional Development and Finances: Challenges for Expanding and Financing Public Services*. IRSA Book Series on Regional Development No. 10.
- Priyarsono DS. 2013. Public-Private Partnership in Strengthening Rice Security in Indonesia: How State Owned Enterprises Make the Difference. Paper presented in the *12th Asia Pacific Agriculture Policy Forum*, Seoul, 30-31 August 2013.
- Priyarsono DS and IBP Kumara. 2014. The Effectiveness of Economic and Social Infrastructures in Improving the Development of Higher and Lower Income Regions. Paper presented in the *Indonesian Regional Science Association International Conference*, Makassar, 1-2 June 2014.
- Resosudarmono BP and AA Yusuf. 2009. Survey of Recent Development. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. Vol 45 (3), p. 287-315.

- Oktaviani R. 2011. *Model Ekonomi Keseimbangan Umum: Teori dan Aplikasinya di Indonesia*. IPB Press: Bogor.
- Priyarsono DS and IAffandi. 2009. Improving Regional Development through Promoting Agglomeration Economies. *Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia*. IRSA Book Series on Regional Development No. 7.
- Priyarsono DS, B Asih, dan N Agustina, 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2000-2008. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. XI, No. 1, p. 21-34.
- Priyarsono DS. 2012. The Impacts of Semarang Airport Expansion on the Regional Economy of Central Java and the Operating Enterprise: How Should the Investment be Financed? *Regional Development and Finances: Challenges for Expanding and Financing Public Services*. IRSA Book Series on Regional Development No. 10.
- Priyarsono DS. 2013. Public-Private Partnership in Strengthening Rice Security in Indonesia: How State Owned Enterprises Make the Difference. Paper presented in the *12th Asia Pacific Agriculture Policy Forum*, Seoul, 30-31 August 2013.
- Priyarsono DS and IBP Kumara. 2014. The Effectiveness of Economic and Social Infrastructures in Improving the Development of Higher and Lower Income Regions. Paper presented in the *Indonesian Regional Science Association International Conference*, Makassar, 1-2 June 2014.
- Resosudarmono BP and AA Yusuf. 2009. Survey of Recent Development. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. Vol 45 (3), p. 287-315.

- Oktaviani R. 2011. *Model Ekonomi Keseimbangan Umum: Teori dan Aplikasinya di Indonesia*. IPB Press: Bogor.
- Priyarsono DS and IAffandi. 2009. Improving Regional Development through Promoting Agglomeration Economies. *Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia*. IRSA Book Series on Regional Development No. 7.
- Priyarsono DS, B Asih, dan N Agustina, 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2000-2008. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. XI, No. 1, p. 21-34.
- Priyarsono DS. 2012. The Impacts of Semarang Airport Expansion on the Regional Economy of Central Java and the Operating Enterprise: How Should the Investment be Financed? *Regional Development and Finances: Challenges for Expanding and Financing Public Services*. IRSA Book Series on Regional Development No. 10.
- Priyarsono DS. 2013. Public-Private Partnership in Strengthening Rice Security in Indonesia: How State Owned Enterprises Make the Difference. Paper presented in the *12th Asia Pacific Agriculture Policy Forum*, Seoul, 30-31 August 2013.
- Priyarsono DS and IBP Kumara. 2014. The Effectiveness of Economic and Social Infrastructures in Improving the Development of Higher and Lower Income Regions. Paper presented in the *Indonesian Regional Science Association International Conference*, Makassar, 1-2 June 2014.
- Resosudarmono BP and AA Yusuf. 2009. Survey of Recent Development. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. Vol 45 (3), p. 287-315.

- Oktaviani R. 2011. *Model Ekonomi Keseimbangan Umum: Teori dan Aplikasinya di Indonesia*. IPB Press: Bogor.
- Priyarsono DS and IAffandi. 2009. Improving Regional Development through Promoting Agglomeration Economies. *Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia*. IRSA Book Series on Regional Development No. 7.
- Priyarsono DS, B Asih, dan N Agustina, 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2000-2008. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*. Vol. XI, No. 1, p. 21-34.
- Priyarsono DS. 2012. The Impacts of Semarang Airport Expansion on the Regional Economy of Central Java and the Operating Enterprise: How Should the Investment be Financed? *Regional Development and Finances: Challenges for Expanding and Financing Public Services*. IRSA Book Series on Regional Development No. 10.
- Priyarsono DS. 2013. Public-Private Partnership in Strengthening Rice Security in Indonesia: How State Owned Enterprises Make the Difference. Paper presented in the *12th Asia Pacific Agriculture Policy Forum*, Seoul, 30-31 August 2013.
- Priyarsono DS and IBP Kumara. 2014. The Effectiveness of Economic and Social Infrastructures in Improving the Development of Higher and Lower Income Regions. Paper presented in the *Indonesian Regional Science Association International Conference*, Makassar, 1-2 June 2014.
- Resosudarmono BP and AA Yusuf. 2009. Survey of Recent Development. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. Vol 45 (3), p. 287-315.

- Rietveld P and F Bruinsma. 1998. *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag: Berlin.
- Rothenberg WB. 1992. *From Market Places to a Market Economy*. The University of Chicago Press: Chicago.
- Seneviratne D and Y Sun. 2013. Infrastructure and Income Distribution in ASEAN-5: What are the Links? *IMF Working Paper. No. 13/41*.
- The World Bank. 2010. Connecting Indonesia. *A Framework for Action*. The World Bank Office Jakarta.
- The World Bank. 2014. Indonesia: Avoiding the Trap. *Development Policy Review*. The World Bank Office Jakarta.
- Timmer P. 1998. *International Agricultural Development*. John Hopkins University Press: Baltimore.
- Van Der Eng P. 2008. Capital Formation and Capital Stock in Indonesia, 1950-2007. *Working Paper in Trade and Development Australian Nasional University*. Canberra.
- Wihardja MM. 2013. Looking at the G20 Initiatives on Infrastructure Investment from a Developing Country's Perspectives: Indonesia. *Draft Paper for Regional Think20 Meeting*. [Personal Correspondence].
- Zheng D and T Kuroda. 2013. The Role of Public Infrastructure in China's Regional Inequality and Growth: A Simultaneous Equations Approach. *The Developing Economies*. Vol. 51, No. 1, p. 79-109.

- Rietveld P and F Bruinsma. 1998. *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag: Berlin.
- Rothenberg WB. 1992. *From Market Places to a Market Economy*. The University of Chicago Press: Chicago.
- Seneviratne D and Y Sun. 2013. Infrastructure and Income Distribution in ASEAN-5: What are the Links? *IMF Working Paper. No. 13/41*.
- The World Bank. 2010. Connecting Indonesia. *A Framework for Action*. The World Bank Office Jakarta.
- The World Bank. 2014. Indonesia: Avoiding the Trap. *Development Policy Review*. The World Bank Office Jakarta.
- Timmer P. 1998. *International Agricultural Development*. John Hopkins University Press: Baltimore.
- Van Der Eng P. 2008. Capital Formation and Capital Stock in Indonesia, 1950-2007. *Working Paper in Trade and Development Australian Nasional University*. Canberra.
- Wihardja MM. 2013. Looking at the G20 Initiatives on Infrastructure Investment from a Developing Country's Perspectives: Indonesia. *Draft Paper for Regional Think20 Meeting*. [Personal Correspondence].
- Zheng D and T Kuroda. 2013. The Role of Public Infrastructure in China's Regional Inequality and Growth: A Simultaneous Equations Approach. *The Developing Economies*. Vol. 51, No. 1, p. 79-109.

- Rietveld P and F Bruinsma. 1998. *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag: Berlin.
- Rothenberg WB. 1992. *From Market Places to a Market Economy*. The University of Chicago Press: Chicago.
- Seneviratne D and Y Sun. 2013. Infrastructure and Income Distribution in ASEAN-5: What are the Links? *IMF Working Paper. No. 13/41*.
- The World Bank. 2010. Connecting Indonesia. *A Framework for Action*. The World Bank Office Jakarta.
- The World Bank. 2014. Indonesia: Avoiding the Trap. *Development Policy Review*. The World Bank Office Jakarta.
- Timmer P. 1998. *International Agricultural Development*. John Hopkins University Press: Baltimore.
- Van Der Eng P. 2008. Capital Formation and Capital Stock in Indonesia, 1950-2007. *Working Paper in Trade and Development Australian Nasional University*. Canberra.
- Wihardja MM. 2013. Looking at the G20 Initiatives on Infrastructure Investment from a Developing Country's Perspectives: Indonesia. *Draft Paper for Regional Think20 Meeting*. [Personal Correspondence].
- Zheng D and T Kuroda. 2013. The Role of Public Infrastructure in China's Regional Inequality and Growth: A Simultaneous Equations Approach. *The Developing Economies*. Vol. 51, No. 1, p. 79-109.

- Rietveld P and F Bruinsma. 1998. *Is Transport Infrastructure Effective? Transport Infrastructure and Accessibility: Impacts on the Space Economy*. Springer-Verlag: Berlin.
- Rothenberg WB. 1992. *From Market Places to a Market Economy*. The University of Chicago Press: Chicago.
- Seneviratne D and Y Sun. 2013. Infrastructure and Income Distribution in ASEAN-5: What are the Links? *IMF Working Paper. No. 13/41*.
- The World Bank. 2010. Connecting Indonesia. *A Framework for Action*. The World Bank Office Jakarta.
- The World Bank. 2014. Indonesia: Avoiding the Trap. *Development Policy Review*. The World Bank Office Jakarta.
- Timmer P. 1998. *International Agricultural Development*. John Hopkins University Press: Baltimore.
- Van Der Eng P. 2008. Capital Formation and Capital Stock in Indonesia, 1950-2007. *Working Paper in Trade and Development Australian Nasional University*. Canberra.
- Wihardja MM. 2013. Looking at the G20 Initiatives on Infrastructure Investment from a Developing Country's Perspectives: Indonesia. *Draft Paper for Regional Think20 Meeting*. [Personal Correspondence].
- Zheng D and T Kuroda. 2013. The Role of Public Infrastructure in China's Regional Inequality and Growth: A Simultaneous Equations Approach. *The Developing Economies*. Vol. 51, No. 1, p. 79-109.

Ucapan Terima Kasih

Pertama-tama izinkanlah saya menyampaikan terima kasih kepada Menteri Pendidikan dan Kebudayaan yang telah mengangkat saya pada jabatan Guru Besar ini. Kepada Rektor, Para Wakil Rektor, dan jajaran pimpinan IPB, serta rekan-rekan dosen di IPB yang telah memberikan semangat dan dukungan dalam rangka pengangkatan guru besar ini, saya sampaikan juga banyak terima kasih.

Secara khusus saya ingin memberikan penghargaan dan rasa terima kasih yang tulus kepada Dekan dan rekan-rekan dosen, rekan-rekan staf Tata Usaha, para asisten dosen, para alumni, dan para mahasiswa di lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen serta Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam IPB yang selama ini telah menciptakan suasana kerja yang kondusif bagi pengabdian saya sebagai dosen. Mereka itu antara lain adalah Dr. Alla Asmara, Dr. Arief Daryanto, Prof. Bambang Juanda, Dr. Dedi Budiman Hakim, Prof. Didin Damanhuri, Dr. Eka Puspitawati, Dr. Iman Sugema, Dr. Idqan Fahmi, Dr. Lukytawati Anggraeni, Dr. Parulian Hutagaol, Dr. Muhamad Findi, Prof. M. Firdaus, Dr. Nunung Nuryartono, Prof. Rina Oktaviani, Dr. Sahara, Dr. Sri Hartoyo, Dr. Sri Mulatsih, Dr. Tanti Novianti, Ibu Widyastutik, Dr. Wiwiek Rindayati, Dr. Yeti Lis Purnamadewi, Ibu Farida Hanum, Dr. Toni Bakhtiar, dan Dr. Donny Citra Lesmana.

Saya berhutang budi kepada Prof. Siswadi yang merekrut saya menjadi dosen di IPB serta membimbing saya selama masa awal karir saya di IPB. Beliau juga yang menjadi pembimbing akademik saya untuk Program S1 dan S2 bersama dengan Prof. Barizi, Prof. Aunuddin, Prof. Lutfi Ibrahim Nasoetion, Prof. Bunasor Sanim,

Ucapan Terima Kasih

Pertama-tama izinkanlah saya menyampaikan terima kasih kepada Menteri Pendidikan dan Kebudayaan yang telah mengangkat saya pada jabatan Guru Besar ini. Kepada Rektor, Para Wakil Rektor, dan jajaran pimpinan IPB, serta rekan-rekan dosen di IPB yang telah memberikan semangat dan dukungan dalam rangka pengangkatan guru besar ini, saya sampaikan juga banyak terima kasih.

Secara khusus saya ingin memberikan penghargaan dan rasa terima kasih yang tulus kepada Dekan dan rekan-rekan dosen, rekan-rekan staf Tata Usaha, para asisten dosen, para alumni, dan para mahasiswa di lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen serta Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam IPB yang selama ini telah menciptakan suasana kerja yang kondusif bagi pengabdian saya sebagai dosen. Mereka itu antara lain adalah Dr. Alla Asmara, Dr. Arief Daryanto, Prof. Bambang Juanda, Dr. Dedi Budiman Hakim, Prof. Didin Damanhuri, Dr. Eka Puspitawati, Dr. Iman Sugema, Dr. Idqan Fahmi, Dr. Lukytawati Anggraeni, Dr. Parulian Hutagaol, Dr. Muhamad Findi, Prof. M. Firdaus, Dr. Nunung Nuryartono, Prof. Rina Oktaviani, Dr. Sahara, Dr. Sri Hartoyo, Dr. Sri Mulatsih, Dr. Tanti Novianti, Ibu Widyastutik, Dr. Wiwiek Rindayati, Dr. Yeti Lis Purnamadewi, Ibu Farida Hanum, Dr. Toni Bakhtiar, dan Dr. Donny Citra Lesmana.

Saya berhutang budi kepada Prof. Siswadi yang merekrut saya menjadi dosen di IPB serta membimbing saya selama masa awal karir saya di IPB. Beliau juga yang menjadi pembimbing akademik saya untuk Program S1 dan S2 bersama dengan Prof. Barizi, Prof. Aunuddin, Prof. Lutfi Ibrahim Nasoetion, Prof. Bunasor Sanim,

Ucapan Terima Kasih

Pertama-tama izinkanlah saya menyampaikan terima kasih kepada Menteri Pendidikan dan Kebudayaan yang telah mengangkat saya pada jabatan Guru Besar ini. Kepada Rektor, Para Wakil Rektor, dan jajaran pimpinan IPB, serta rekan-rekan dosen di IPB yang telah memberikan semangat dan dukungan dalam rangka pengangkatan guru besar ini, saya sampaikan juga banyak terima kasih.

Secara khusus saya ingin memberikan penghargaan dan rasa terima kasih yang tulus kepada Dekan dan rekan-rekan dosen, rekan-rekan staf Tata Usaha, para asisten dosen, para alumni, dan para mahasiswa di lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen serta Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam IPB yang selama ini telah menciptakan suasana kerja yang kondusif bagi pengabdian saya sebagai dosen. Mereka itu antara lain adalah Dr. Alla Asmara, Dr. Arief Daryanto, Prof. Bambang Juanda, Dr. Dedi Budiman Hakim, Prof. Didin Damanhuri, Dr. Eka Puspitawati, Dr. Iman Sugema, Dr. Idqan Fahmi, Dr. Lukytawati Anggraeni, Dr. Parulian Hutagaol, Dr. Muhamad Findi, Prof. M. Firdaus, Dr. Nunung Nuryartono, Prof. Rina Oktaviani, Dr. Sahara, Dr. Sri Hartoyo, Dr. Sri Mulatsih, Dr. Tanti Novianti, Ibu Widyastutik, Dr. Wiwiek Rindayati, Dr. Yeti Lis Purnamadewi, Ibu Farida Hanum, Dr. Toni Bakhtiar, dan Dr. Donny Citra Lesmana.

Saya berhutang budi kepada Prof. Siswadi yang merekrut saya menjadi dosen di IPB serta membimbing saya selama masa awal karir saya di IPB. Beliau juga yang menjadi pembimbing akademik saya untuk Program S1 dan S2 bersama dengan Prof. Barizi, Prof. Aunuddin, Prof. Lutfi Ibrahim Nasoetion, Prof. Bunasor Sanim,

Ucapan Terima Kasih

Pertama-tama izinkanlah saya menyampaikan terima kasih kepada Menteri Pendidikan dan Kebudayaan yang telah mengangkat saya pada jabatan Guru Besar ini. Kepada Rektor, Para Wakil Rektor, dan jajaran pimpinan IPB, serta rekan-rekan dosen di IPB yang telah memberikan semangat dan dukungan dalam rangka pengangkatan guru besar ini, saya sampaikan juga banyak terima kasih.

Secara khusus saya ingin memberikan penghargaan dan rasa terima kasih yang tulus kepada Dekan dan rekan-rekan dosen, rekan-rekan staf Tata Usaha, para asisten dosen, para alumni, dan para mahasiswa di lingkungan Fakultas Ekonomi dan Manajemen serta Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam IPB yang selama ini telah menciptakan suasana kerja yang kondusif bagi pengabdian saya sebagai dosen. Mereka itu antara lain adalah Dr. Alla Asmara, Dr. Arief Daryanto, Prof. Bambang Juanda, Dr. Dedi Budiman Hakim, Prof. Didin Damanhuri, Dr. Eka Puspitawati, Dr. Iman Sugema, Dr. Idqan Fahmi, Dr. Lukytawati Anggraeni, Dr. Parulian Hutagaol, Dr. Muhamad Findi, Prof. M. Firdaus, Dr. Nunung Nuryartono, Prof. Rina Oktaviani, Dr. Sahara, Dr. Sri Hartoyo, Dr. Sri Mulatsih, Dr. Tanti Novianti, Ibu Widyastutik, Dr. Wiwiek Rindayati, Dr. Yeti Lis Purnamadewi, Ibu Farida Hanum, Dr. Toni Bakhtiar, dan Dr. Donny Citra Lesmana.

Saya berhutang budi kepada Prof. Siswadi yang merekrut saya menjadi dosen di IPB serta membimbing saya selama masa awal karir saya di IPB. Beliau juga yang menjadi pembimbing akademik saya untuk Program S1 dan S2 bersama dengan Prof. Barizi, Prof. Aunuddin, Prof. Lutfi Ibrahim Nasoetion, Prof. Bunasor Sanim,

dan Dr. Ahmad Imron Rosyadi. Kepada beliau-beliau itu saya sampaikan rasa terima kasih yang tak hingga.

Kepada para guru dan sahabat-sahabat saya mulai dari TK Mater Dei Marsudirini Yogyakarta, SD dan SMP Pangudi Luhur Yogyakarta, SMA Kolese de Britto Yogyakarta dan SMA Cendana Rumbai Pekanbaru, hingga di IPB, saya ucapkan banyak terima kasih. Di IPB saya pertama kali mengenal dunia penelitian di bawah asuhan para dosen di Jurusan Statistika dan Jurusan Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian. Untuk itu saya sampaikan terima kasih.

Saya ingin menyampaikan rasa hormat dan ungkapan terima kasih kepada para pembimbing akademik selama saya menempuh program pendidikan di The University of Tsukuba, Nagoya University, dan Cornell University. Mereka adalah Prof. Noboru Sakashita, Prof Takatoshi Tabuchi, Prof. Mitsuo Ezaki, Prof. Iwan Jaya Azis, dan Prof. Sid Saltzman.

Secara khusus saya berutang budi pada rekan-rekan dosen dan para mahasiswa bimbingan yang bersedia menjadi mitra (*co-authors*) dalam penulisan artikel-artikel ilmiah. Tanpa kerja sama dengan mereka mustahil saya memenuhi syarat untuk diangkat menjadi Guru Besar. Mereka itu antara lain adalah Ibu Lena Herliana, Dr. Djaimi Bakce, Dr. B. Widyantoro, Dr. M. Irfan Affandi, Prof. Mangara Tambunan, Prof. Bonar Sinaga, Dr. Darsono, Ibu Lidya Kalangi, Dr. Elinur, Bapak Ajid Hajiji, Dr. Titi Lestari, Dr. Budi Asih, Ibu Diah Ananta Dewi (Almarhumah), Ibu Neli Agustina, Dr. Niken Sulistyowati, Dr. R. A. Rauf, Dr. Nyak Ilham, Ibu Nilam Sari, Dr. Adi Lumaksono, Ibu Diyah Nugraheni, Ibu Triana Rachmaningsih, Ibu Beta Iryani, Dr. Budiyanto, Bapak Ida Bagus Perdana Kumara, dan Dr. Ernan Rustiadi.

dan Dr. Ahmad Imron Rosyadi. Kepada beliau-beliau itu saya sampaikan rasa terima kasih yang tak hingga.

Kepada para guru dan sahabat-sahabat saya mulai dari TK Mater Dei Marsudirini Yogyakarta, SD dan SMP Pangudi Luhur Yogyakarta, SMA Kolese de Britto Yogyakarta dan SMA Cendana Rumbai Pekanbaru, hingga di IPB, saya ucapkan banyak terima kasih. Di IPB saya pertama kali mengenal dunia penelitian di bawah asuhan para dosen di Jurusan Statistika dan Jurusan Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian. Untuk itu saya sampaikan terima kasih.

Saya ingin menyampaikan rasa hormat dan ungkapan terima kasih kepada para pembimbing akademik selama saya menempuh program pendidikan di The University of Tsukuba, Nagoya University, dan Cornell University. Mereka adalah Prof. Noboru Sakashita, Prof Takatoshi Tabuchi, Prof. Mitsuo Ezaki, Prof. Iwan Jaya Azis, dan Prof. Sid Saltzman.

Secara khusus saya berutang budi pada rekan-rekan dosen dan para mahasiswa bimbingan yang bersedia menjadi mitra (*co-authors*) dalam penulisan artikel-artikel ilmiah. Tanpa kerja sama dengan mereka mustahil saya memenuhi syarat untuk diangkat menjadi Guru Besar. Mereka itu antara lain adalah Ibu Lena Herliana, Dr. Djaimi Bakce, Dr. B. Widyantoro, Dr. M. Irfan Affandi, Prof. Mangara Tambunan, Prof. Bonar Sinaga, Dr. Darsono, Ibu Lidya Kalangi, Dr. Elinur, Bapak Ajid Hajiji, Dr. Titi Lestari, Dr. Budi Asih, Ibu Diah Ananta Dewi (Almarhumah), Ibu Neli Agustina, Dr. Niken Sulistyowati, Dr. R. A. Rauf, Dr. Nyak Ilham, Ibu Nilam Sari, Dr. Adi Lumaksono, Ibu Diyah Nugraheni, Ibu Triana Rachmaningsih, Ibu Beta Iryani, Dr. Budiyanto, Bapak Ida Bagus Perdana Kumara, dan Dr. Ernan Rustiadi.

dan Dr. Ahmad Imron Rosyadi. Kepada beliau-beliau itu saya sampaikan rasa terima kasih yang tak hingga.

Kepada para guru dan sahabat-sahabat saya mulai dari TK Mater Dei Marsudirini Yogyakarta, SD dan SMP Pangudi Luhur Yogyakarta, SMA Kolese de Britto Yogyakarta dan SMA Cendana Rumbai Pekanbaru, hingga di IPB, saya ucapkan banyak terima kasih. Di IPB saya pertama kali mengenal dunia penelitian di bawah asuhan para dosen di Jurusan Statistika dan Jurusan Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian. Untuk itu saya sampaikan terima kasih.

Saya ingin menyampaikan rasa hormat dan ungkapan terima kasih kepada para pembimbing akademik selama saya menempuh program pendidikan di The University of Tsukuba, Nagoya University, dan Cornell University. Mereka adalah Prof. Noboru Sakashita, Prof Takatoshi Tabuchi, Prof. Mitsuo Ezaki, Prof. Iwan Jaya Azis, dan Prof. Sid Saltzman.

Secara khusus saya berutang budi pada rekan-rekan dosen dan para mahasiswa bimbingan yang bersedia menjadi mitra (*co-authors*) dalam penulisan artikel-artikel ilmiah. Tanpa kerja sama dengan mereka mustahil saya memenuhi syarat untuk diangkat menjadi Guru Besar. Mereka itu antara lain adalah Ibu Lena Herliana, Dr. Djaimi Bakce, Dr. B. Widyantoro, Dr. M. Irfan Affandi, Prof. Mangara Tambunan, Prof. Bonar Sinaga, Dr. Darsono, Ibu Lidya Kalangi, Dr. Elinur, Bapak Ajid Hajiji, Dr. Titi Lestari, Dr. Budi Asih, Ibu Diah Ananta Dewi (Almarhumah), Ibu Neli Agustina, Dr. Niken Sulistyowati, Dr. R. A. Rauf, Dr. Nyak Ilham, Ibu Nilam Sari, Dr. Adi Lumaksono, Ibu Diyah Nugraheni, Ibu Triana Rachmaningsih, Ibu Beta Iryani, Dr. Budiyanto, Bapak Ida Bagus Perdana Kumara, dan Dr. Ernan Rustiadi.

dan Dr. Ahmad Imron Rosyadi. Kepada beliau-beliau itu saya sampaikan rasa terima kasih yang tak hingga.

Kepada para guru dan sahabat-sahabat saya mulai dari TK Mater Dei Marsudirini Yogyakarta, SD dan SMP Pangudi Luhur Yogyakarta, SMA Kolese de Britto Yogyakarta dan SMA Cendana Rumbai Pekanbaru, hingga di IPB, saya ucapkan banyak terima kasih. Di IPB saya pertama kali mengenal dunia penelitian di bawah asuhan para dosen di Jurusan Statistika dan Jurusan Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian. Untuk itu saya sampaikan terima kasih.

Saya ingin menyampaikan rasa hormat dan ungkapan terima kasih kepada para pembimbing akademik selama saya menempuh program pendidikan di The University of Tsukuba, Nagoya University, dan Cornell University. Mereka adalah Prof. Noboru Sakashita, Prof Takatoshi Tabuchi, Prof. Mitsuo Ezaki, Prof. Iwan Jaya Azis, dan Prof. Sid Saltzman.

Secara khusus saya berutang budi pada rekan-rekan dosen dan para mahasiswa bimbingan yang bersedia menjadi mitra (*co-authors*) dalam penulisan artikel-artikel ilmiah. Tanpa kerja sama dengan mereka mustahil saya memenuhi syarat untuk diangkat menjadi Guru Besar. Mereka itu antara lain adalah Ibu Lena Herliana, Dr. Djaimi Bakce, Dr. B. Widyantoro, Dr. M. Irfan Affandi, Prof. Mangara Tambunan, Prof. Bonar Sinaga, Dr. Darsono, Ibu Lidya Kalangi, Dr. Elinur, Bapak Ajid Hajiji, Dr. Titi Lestari, Dr. Budi Asih, Ibu Diah Ananta Dewi (Almarhumah), Ibu Neli Agustina, Dr. Niken Sulistyowati, Dr. R. A. Rauf, Dr. Nyak Ilham, Ibu Nilam Sari, Dr. Adi Lumaksono, Ibu Diyah Nugraheni, Ibu Triana Rachmaningsih, Ibu Beta Iryani, Dr. Budiyanto, Bapak Ida Bagus Perdana Kumara, dan Dr. Ernan Rustiadi.

Saya juga dengan tulus menyampaikan terima kasih kepada Keluarga Besar *The Brighten Institute* yang dengan penuh persaudaraan selalu saling mendukung dalam suka maupun duka. Kesediaan mereka untuk membaca draft awal makalah ini dan saran-saran mereka untuk perbaikan makalah ini sungguh saya hargai. Di antara mereka adalah Prof. Susilo Bambang Yudhoyono, Dr. Joyo Winoto, Dr. Harianto, Prof. Hermanto Siregar, Prof. Noer Azam Achsani, Prof. Endriatmo Soetarto, Dr. Erwidodo, Dr. Daddi H. Gunawan, Dr. Tantan Hermansah, Ibu Dina Lianita Sari, Ibu Yusi Yuswianti, Bapak Heru Pulunggono, Bapak Dicky Firmansyah, Bapak Tatan Sukwika, Bapak Ronny Agustinus, dan Ibu Mita Nasri.

Dalam dunia riset, saya banyak memperoleh inspirasi dari para sahabat di organisasi profesi *Indonesian Regional Science Association* (IRSA). Secara khusus saya mengucapkan terima kasih kepada Prof. Armida S. Alisjahbana (Unpad), Dr. Rudy P. Resosudarmo (ANU), Dr. Arief Anshory Yusuf (Unpad), Dr. Djoni Hartono (UI), dan Dr. Hefrizal Handra (Unand). Arief juga banyak memberikan gagasan untuk saya sewaktu dia berkunjung ke IPB dan saya berkunjung ke Unpad. Untuk itu kepada para peneliti di *Center for Economics and Development Studies* (CEDS) Universitas Padjadjaran saya menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

Kepada sahabat-sahabat saya di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia saya sampaikan terima kasih atas ketulusan mereka mengundang saya menjadi pengajar di Program Pascasarjana. Di antara mereka adalah Prof. Suahasil Nazara, Prof. Bambang Brodjonegoro, Prof. Nachrowi D. Nachrowi, Prof. Robert Simanjuntak, Dr. Raksaka Mahi, dan Dr. Sugiharso Safuan.

Saya juga dengan tulus menyampaikan terima kasih kepada Keluarga Besar *The Brighten Institute* yang dengan penuh persaudaraan selalu saling mendukung dalam suka maupun duka. Kesediaan mereka untuk membaca draft awal makalah ini dan saran-saran mereka untuk perbaikan makalah ini sungguh saya hargai. Di antara mereka adalah Prof. Susilo Bambang Yudhoyono, Dr. Joyo Winoto, Dr. Harianto, Prof. Hermanto Siregar, Prof. Noer Azam Achsani, Prof. Endriatmo Soetarto, Dr. Erwidodo, Dr. Daddi H. Gunawan, Dr. Tantan Hermansah, Ibu Dina Lianita Sari, Ibu Yusi Yuswianti, Bapak Heru Pulunggono, Bapak Dicky Firmansyah, Bapak Tatan Sukwika, Bapak Ronny Agustinus, dan Ibu Mita Nasri.

Dalam dunia riset, saya banyak memperoleh inspirasi dari para sahabat di organisasi profesi *Indonesian Regional Science Association* (IRSA). Secara khusus saya mengucapkan terima kasih kepada Prof. Armida S. Alisjahbana (Unpad), Dr. Rudy P. Resosudarmo (ANU), Dr. Arief Anshory Yusuf (Unpad), Dr. Djoni Hartono (UI), dan Dr. Hefrizal Handra (Unand). Arief juga banyak memberikan gagasan untuk saya sewaktu dia berkunjung ke IPB dan saya berkunjung ke Unpad. Untuk itu kepada para peneliti di *Center for Economics and Development Studies* (CEDS) Universitas Padjadjaran saya menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

Kepada sahabat-sahabat saya di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia saya sampaikan terima kasih atas ketulusan mereka mengundang saya menjadi pengajar di Program Pascasarjana. Di antara mereka adalah Prof. Suahasil Nazara, Prof. Bambang Brodjonegoro, Prof. Nachrowi D. Nachrowi, Prof. Robert Simanjuntak, Dr. Raksaka Mahi, dan Dr. Sugiharso Safuan.

Saya juga dengan tulus menyampaikan terima kasih kepada Keluarga Besar *The Brighten Institute* yang dengan penuh persaudaraan selalu saling mendukung dalam suka maupun duka. Kesediaan mereka untuk membaca draft awal makalah ini dan saran-saran mereka untuk perbaikan makalah ini sungguh saya hargai. Di antara mereka adalah Prof. Susilo Bambang Yudhoyono, Dr. Joyo Winoto, Dr. Harianto, Prof. Hermanto Siregar, Prof. Noer Azam Achsani, Prof. Endriatmo Soetarto, Dr. Erwidodo, Dr. Daddi H. Gunawan, Dr. Tantan Hermansah, Ibu Dina Lianita Sari, Ibu Yusi Yuswianti, Bapak Heru Pulunggono, Bapak Dicky Firmansyah, Bapak Tatan Sukwika, Bapak Ronny Agustinus, dan Ibu Mita Nasri.

Dalam dunia riset, saya banyak memperoleh inspirasi dari para sahabat di organisasi profesi *Indonesian Regional Science Association* (IRSA). Secara khusus saya mengucapkan terima kasih kepada Prof. Armida S. Alisjahbana (Unpad), Dr. Rudy P. Resosudarmo (ANU), Dr. Arief Anshory Yusuf (Unpad), Dr. Djoni Hartono (UI), dan Dr. Hefrizal Handra (Unand). Arief juga banyak memberikan gagasan untuk saya sewaktu dia berkunjung ke IPB dan saya berkunjung ke Unpad. Untuk itu kepada para peneliti di *Center for Economics and Development Studies* (CEDS) Universitas Padjadjaran saya menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

Kepada sahabat-sahabat saya di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia saya sampaikan terima kasih atas ketulusan mereka mengundang saya menjadi pengajar di Program Pascasarjana. Di antara mereka adalah Prof. Suahasil Nazara, Prof. Bambang Brodjonegoro, Prof. Nachrowi D. Nachrowi, Prof. Robert Simanjuntak, Dr. Raksaka Mahi, dan Dr. Sugiharso Safuan.

Saya juga dengan tulus menyampaikan terima kasih kepada Keluarga Besar *The Brighten Institute* yang dengan penuh persaudaraan selalu saling mendukung dalam suka maupun duka. Kesediaan mereka untuk membaca draft awal makalah ini dan saran-saran mereka untuk perbaikan makalah ini sungguh saya hargai. Di antara mereka adalah Prof. Susilo Bambang Yudhoyono, Dr. Joyo Winoto, Dr. Harianto, Prof. Hermanto Siregar, Prof. Noer Azam Achsani, Prof. Endriatmo Soetarto, Dr. Erwidodo, Dr. Daddi H. Gunawan, Dr. Tantan Hermansah, Ibu Dina Lianita Sari, Ibu Yusi Yuswianti, Bapak Heru Pulunggono, Bapak Dicky Firmansyah, Bapak Tatan Sukwika, Bapak Ronny Agustinus, dan Ibu Mita Nasri.

Dalam dunia riset, saya banyak memperoleh inspirasi dari para sahabat di organisasi profesi *Indonesian Regional Science Association* (IRSA). Secara khusus saya mengucapkan terima kasih kepada Prof. Armida S. Alisjahbana (Unpad), Dr. Rudy P. Resosudarmo (ANU), Dr. Arief Anshory Yusuf (Unpad), Dr. Djoni Hartono (UI), dan Dr. Hefrizal Handra (Unand). Arief juga banyak memberikan gagasan untuk saya sewaktu dia berkunjung ke IPB dan saya berkunjung ke Unpad. Untuk itu kepada para peneliti di *Center for Economics and Development Studies* (CEDS) Universitas Padjadjaran saya menyampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

Kepada sahabat-sahabat saya di Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia saya sampaikan terima kasih atas ketulusan mereka mengundang saya menjadi pengajar di Program Pascasarjana. Di antara mereka adalah Prof. Suahasil Nazara, Prof. Bambang Brodjonegoro, Prof. Nachrowi D. Nachrowi, Prof. Robert Simanjuntak, Dr. Raksaka Mahi, dan Dr. Sugiharso Safuan.

Saya juga ingin menyampaikan kepada para sahabat yang telah mengajari saya berbagai ilmu pengelolaan korporasi, terutama manajemen risiko, yaitu rekan-rekan dari *Center for Risk Management Studies* (para senior saya: Dr. Antonius Alijoyo, Bapak Leo Susilo, Dr. Miryam Wijaya, Bp. Hotbonar Sinaga, Dr. Ratna Januarita, dan para senior lain, serta adik-adik saya seperguruan: Silvy Valentcia, Stefiani Norimarna, Ridwan Hendra, dan adik-adik yang lain). Penghargaan saya sampaikan juga kepada Keluarga Besar PT Angkasa Pura I (Persero), PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), dan Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Kepada para saudara dan handai tolan yang juga telah banyak membantu saya namun namanya tidak dapat saya sebutkan satu per satu saya juga menyampaikan penghargaan dan terima kasih.

Kepada segenap Panitia, para anggota Paduan Suara, dan para petugas acara ini yang dipimpin Dr. Drajat Martianto, saya sampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya. Saya mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama persiapan dan pelaksanaan acara ini.

Akhirnya, saya ingin menyampaikan ungkapan syukur penuh cinta kasih kepada yang merawat, membesarkan, melindungi, dan menjaga hidup saya, yaitu almarhum kedua orang tua (Antonius Silam Hardjosoewito dan Josephine Soekilah) dan almarhum mertua saya (Johannes Chrisostomus Soenardi dan Caecilia Soegih Herni); beserta Keluarga Besar Hardjosoewito yaitu, keluarga-keluarga Albertus Prijadi, Tien Harwanto, Damianus Priyatmono, Tati Danang Susanto, Aloysius Priyarto, Yati Susidarto, Agnes Enny Primartini, dan Jozef Prijatmoko; serta Keluarga Besar Soenardi yaitu, keluarga-keluarga Diani Mulyatno, Lia Wandi S. Brata, Dewi Pramudito, dan Indira Stefanus.

Saya juga ingin menyampaikan kepada para sahabat yang telah mengajari saya berbagai ilmu pengelolaan korporasi, terutama manajemen risiko, yaitu rekan-rekan dari *Center for Risk Management Studies* (para senior saya: Dr. Antonius Alijoyo, Bapak Leo Susilo, Dr. Miryam Wijaya, Bp. Hotbonar Sinaga, Dr. Ratna Januarita, dan para senior lain, serta adik-adik saya seperguruan: Silvy Valentcia, Stefiani Norimarna, Ridwan Hendra, dan adik-adik yang lain). Penghargaan saya sampaikan juga kepada Keluarga Besar PT Angkasa Pura I (Persero), PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), dan Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Kepada para saudara dan handai tolan yang juga telah banyak membantu saya namun namanya tidak dapat saya sebutkan satu per satu saya juga menyampaikan penghargaan dan terima kasih.

Kepada segenap Panitia, para anggota Paduan Suara, dan para petugas acara ini yang dipimpin Dr. Drajat Martianto, saya sampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya. Saya mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama persiapan dan pelaksanaan acara ini.

Akhirnya, saya ingin menyampaikan ungkapan syukur penuh cinta kasih kepada yang merawat, membesarkan, melindungi, dan menjaga hidup saya, yaitu almarhum kedua orang tua (Antonius Silam Hardjosoewito dan Josephine Soekilah) dan almarhum mertua saya (Johannes Chrisostomus Soenardi dan Caecilia Soegih Herni); beserta Keluarga Besar Hardjosoewito yaitu, keluarga-keluarga Albertus Prijadi, Tien Harwanto, Damianus Priyatmono, Tati Danang Susanto, Aloysius Priyarto, Yati Susidarto, Agnes Enny Primartini, dan Jozef Prijatmoko; serta Keluarga Besar Soenardi yaitu, keluarga-keluarga Diani Mulyatno, Lia Wandi S. Brata, Dewi Pramudito, dan Indira Stefanus.

Saya juga ingin menyampaikan kepada para sahabat yang telah mengajari saya berbagai ilmu pengelolaan korporasi, terutama manajemen risiko, yaitu rekan-rekan dari *Center for Risk Management Studies* (para senior saya: Dr. Antonius Alijoyo, Bapak Leo Susilo, Dr. Miryam Wijaya, Bp. Hotbonar Sinaga, Dr. Ratna Januarita, dan para senior lain, serta adik-adik saya seperguruan: Silvy Valentcia, Stefiani Norimarna, Ridwan Hendra, dan adik-adik yang lain). Penghargaan saya sampaikan juga kepada Keluarga Besar PT Angkasa Pura I (Persero), PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), dan Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Kepada para saudara dan handai tolan yang juga telah banyak membantu saya namun namanya tidak dapat saya sebutkan satu per satu saya juga menyampaikan penghargaan dan terima kasih.

Kepada segenap Panitia, para anggota Paduan Suara, dan para petugas acara ini yang dipimpin Dr. Drajat Martianto, saya sampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya. Saya mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama persiapan dan pelaksanaan acara ini.

Akhirnya, saya ingin menyampaikan ungkapan syukur penuh cinta kasih kepada yang merawat, membesarkan, melindungi, dan menjaga hidup saya, yaitu almarhum kedua orang tua (Antonius Silam Hardjosoewito dan Josephine Soekilah) dan almarhum mertua saya (Johannes Chrisostomus Soenardi dan Caecilia Soegih Herni); beserta Keluarga Besar Hardjosoewito yaitu, keluarga-keluarga Albertus Prijadi, Tien Harwanto, Damianus Priyatmono, Tati Danang Susanto, Aloysius Priyarto, Yati Susidarto, Agnes Enny Primartini, dan Jozef Prijatmoko; serta Keluarga Besar Soenardi yaitu, keluarga-keluarga Diani Mulyatno, Lia Wandi S. Brata, Dewi Pramudito, dan Indira Stefanus.

Saya juga ingin menyampaikan kepada para sahabat yang telah mengajari saya berbagai ilmu pengelolaan korporasi, terutama manajemen risiko, yaitu rekan-rekan dari *Center for Risk Management Studies* (para senior saya: Dr. Antonius Alijoyo, Bapak Leo Susilo, Dr. Miryam Wijaya, Bp. Hotbonar Sinaga, Dr. Ratna Januarita, dan para senior lain, serta adik-adik saya seperguruan: Silvy Valentcia, Stefiani Norimarna, Ridwan Hendra, dan adik-adik yang lain). Penghargaan saya sampaikan juga kepada Keluarga Besar PT Angkasa Pura I (Persero), PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), dan Otoritas Jasa Keuangan (OJK). Kepada para saudara dan handai tolan yang juga telah banyak membantu saya namun namanya tidak dapat saya sebutkan satu per satu saya juga menyampaikan penghargaan dan terima kasih.

Kepada segenap Panitia, para anggota Paduan Suara, dan para petugas acara ini yang dipimpin Dr. Drajat Martianto, saya sampaikan terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya. Saya mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama persiapan dan pelaksanaan acara ini.

Akhirnya, saya ingin menyampaikan ungkapan syukur penuh cinta kasih kepada yang merawat, membesarkan, melindungi, dan menjaga hidup saya, yaitu almarhum kedua orang tua (Antonius Silam Hardjosoewito dan Josephine Soekilah) dan almarhum mertua saya (Johannes Chrisostomus Soenardi dan Caecilia Soegih Herni); beserta Keluarga Besar Hardjosoewito yaitu, keluarga-keluarga Albertus Prijadi, Tien Harwanto, Damianus Priyatmono, Tati Danang Susanto, Aloysius Priyarto, Yati Susidarto, Agnes Enny Primartini, dan Jozef Prijatmoko; serta Keluarga Besar Soenardi yaitu, keluarga-keluarga Diani Mulyatno, Lia Wandi S. Brata, Dewi Pramudito, dan Indira Stefanus.

Untuk istri dan belahan jiwa saya yang tercinta, Tantri, serta buah hati kami Laras, Asri, dan Arum karya tulis ini saya persembahkan. Tidak ada kata-kata yang mampu mengungkapkan isi hati dan perasaan saya saat ini. Terima kasih banyak.

Untuk istri dan belahan jiwa saya yang tercinta, Tantri, serta buah hati kami Laras, Asri, dan Arum karya tulis ini saya persembahkan. Tidak ada kata-kata yang mampu mengungkapkan isi hati dan perasaan saya saat ini. Terima kasih banyak.

Untuk istri dan belahan jiwa saya yang tercinta, Tantri, serta buah hati kami Laras, Asri, dan Arum karya tulis ini saya persembahkan. Tidak ada kata-kata yang mampu mengungkapkan isi hati dan perasaan saya saat ini. Terima kasih banyak.

Untuk istri dan belahan jiwa saya yang tercinta, Tantri, serta buah hati kami Laras, Asri, dan Arum karya tulis ini saya persembahkan. Tidak ada kata-kata yang mampu mengungkapkan isi hati dan perasaan saya saat ini. Terima kasih banyak.

Foto Keluarga



Foto Keluarga



Foto Keluarga



Foto Keluarga



Riwayat Hidup

Identitas diri

Nama	:	Dominicus Savio Priyarsono (“Sonny”)
Tempat, Tanggal Lahir	:	Ambarawa (Jawa Tengah), 1 Mei 1961
Bahasa	:	Jawa, Indonesia, Inggris, Jepang
Jabatan	:	Guru Besar Tetap Ilmu Ekonomi FEM IPB
Istri	:	Ir. Elizabeth Artantri Kencananingrum
Anak	:	Maria Megumi Larasati, S.E. Anastasia Asri Widyasari Gabriela Arum Handayani
Kediaman	:	Jl. Rasamala 31 Taman Yasmin Bogor 16113
Kantor	:	Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor Kampus Darmaga Bogor 16680
Email	:	priyarsono@ipb.ac.id , priyarsono@yahoo.com

Pendidikan tinggi

Tahun Lulus	Program Pendidikan	Perguruan Tinggi	Jurusan
1984	S1 / Ir.	Institut Pertanian Bogor	Statistika
1988	S2 / M.S.	Institut Pertanian Bogor	Statistika Terapan
1992	S3/ Ph.D.	The University of Tsukuba	Socio-Economic Planning
1993	<i>Post-doctoral Program</i>	Nagoya University	Graduate School of International Development
1995	<i>Post-doctoral Program</i>	Cornell University	Field of Regional Science

Riwayat Hidup

Identitas diri

Nama	:	Dominicus Savio Priyarsono (“Sonny”)
Tempat, Tanggal Lahir	:	Ambarawa (Jawa Tengah), 1 Mei 1961
Bahasa	:	Jawa, Indonesia, Inggris, Jepang
Jabatan	:	Guru Besar Tetap Ilmu Ekonomi FEM IPB
Istri	:	Ir. Elizabeth Artantri Kencananingrum
Anak	:	Maria Megumi Larasati, S.E. Anastasia Asri Widyasari Gabriela Arum Handayani
Kediaman	:	Jl. Rasamala 31 Taman Yasmin Bogor 16113
Kantor	:	Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor Kampus Darmaga Bogor 16680
Email	:	priyarsono@ipb.ac.id , priyarsono@yahoo.com

Pendidikan tinggi

Tahun Lulus	Program Pendidikan	Perguruan Tinggi	Jurusan
1984	S1 / Ir.	Institut Pertanian Bogor	Statistika
1988	S2 / M.S.	Institut Pertanian Bogor	Statistika Terapan
1992	S3/ Ph.D.	The University of Tsukuba	Socio-Economic Planning
1993	<i>Post-doctoral Program</i>	Nagoya University	Graduate School of International Development
1995	<i>Post-doctoral Program</i>	Cornell University	Field of Regional Science

Riwayat Hidup

Identitas diri

Nama	:	Dominicus Savio Priyarsono (“Sonny”)
Tempat, Tanggal Lahir	:	Ambarawa (Jawa Tengah), 1 Mei 1961
Bahasa	:	Jawa, Indonesia, Inggris, Jepang
Jabatan	:	Guru Besar Tetap Ilmu Ekonomi FEM IPB
Istri	:	Ir. Elizabeth Artantri Kencananingrum
Anak	:	Maria Megumi Larasati, S.E. Anastasia Asri Widyasari Gabriela Arum Handayani
Kediaman	:	Jl. Rasamala 31 Taman Yasmin Bogor 16113
Kantor	:	Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor Kampus Darmaga Bogor 16680
Email	:	priyarsono@ipb.ac.id , priyarsono@yahoo.com

Pendidikan tinggi

Tahun Lulus	Program Pendidikan	Perguruan Tinggi	Jurusan
1984	S1 / Ir.	Institut Pertanian Bogor	Statistika
1988	S2 / M.S.	Institut Pertanian Bogor	Statistika Terapan
1992	S3/ Ph.D.	The University of Tsukuba	Socio-Economic Planning
1993	<i>Post-doctoral Program</i>	Nagoya University	Graduate School of International Development
1995	<i>Post-doctoral Program</i>	Cornell University	Field of Regional Science

Riwayat Hidup

Identitas diri

Nama	:	Dominicus Savio Priyarsono (“Sonny”)
Tempat, Tanggal Lahir	:	Ambarawa (Jawa Tengah), 1 Mei 1961
Bahasa	:	Jawa, Indonesia, Inggris, Jepang
Jabatan	:	Guru Besar Tetap Ilmu Ekonomi FEM IPB
Istri	:	Ir. Elizabeth Artantri Kencananingrum
Anak	:	Maria Megumi Larasati, S.E. Anastasia Asri Widyasari Gabriela Arum Handayani
Kediaman	:	Jl. Rasamala 31 Taman Yasmin Bogor 16113
Kantor	:	Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor Kampus Darmaga Bogor 16680
Email	:	priyarsono@ipb.ac.id , priyarsono@yahoo.com

Pendidikan tinggi

Tahun Lulus	Program Pendidikan	Perguruan Tinggi	Jurusan
1984	S1 / Ir.	Institut Pertanian Bogor	Statistika
1988	S2 / M.S.	Institut Pertanian Bogor	Statistika Terapan
1992	S3/ Ph.D.	The University of Tsukuba	Socio-Economic Planning
1993	<i>Post-doctoral Program</i>	Nagoya University	Graduate School of International Development
1995	<i>Post-doctoral Program</i>	Cornell University	Field of Regional Science

Pendidikan profesional

Program	Penyelenggara
<i>Accounting and Finance for Non-Finance Managers (Finon 1 & 2)</i>	Program Pengembangan Eksekutif, Lembaga Manajemen PPM, Jakarta, 2008
<i>Airport Management</i>	International Quality & Productivity Centre, London, UK, 2008
<i>Certification for Directors and Commissioners</i>	Indonesian Institute of Commissioners and Directors, Jakarta, 2009
<i>Airport Planning</i>	Cockrell School of Engineering, University of Texas, Austin, USA, 2009
<i>Internal Audit: Qualified Internal Auditor (QIA)</i>	Dewan Sertifikasi Auditor Internal, Jakarta, 2010
<i>Risk Management: Enterprise Risk Management Certified Professional (ERMCP)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2011
<i>Risk Governance: Certified in Enterprise Risk Governance (CERG)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2012
<i>Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2013
<i>Master Trainer of Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2014

Pendidikan profesional

Program	Penyelenggara
<i>Accounting and Finance for Non-Finance Managers (Finon 1 & 2)</i>	Program Pengembangan Eksekutif, Lembaga Manajemen PPM, Jakarta, 2008
<i>Airport Management</i>	International Quality & Productivity Centre, London, UK, 2008
<i>Certification for Directors and Commissioners</i>	Indonesian Institute of Commissioners and Directors, Jakarta, 2009
<i>Airport Planning</i>	Cockrell School of Engineering, University of Texas, Austin, USA, 2009
<i>Internal Audit: Qualified Internal Auditor (QIA)</i>	Dewan Sertifikasi Auditor Internal, Jakarta, 2010
<i>Risk Management: Enterprise Risk Management Certified Professional (ERMCP)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2011
<i>Risk Governance: Certified in Enterprise Risk Governance (CERG)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2012
<i>Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2013
<i>Master Trainer of Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2014

Pendidikan profesional

Program	Penyelenggara
<i>Accounting and Finance for Non-Finance Managers (Finon 1 & 2)</i>	Program Pengembangan Eksekutif, Lembaga Manajemen PPM, Jakarta, 2008
<i>Airport Management</i>	International Quality & Productivity Centre, London, UK, 2008
<i>Certification for Directors and Commissioners</i>	Indonesian Institute of Commissioners and Directors, Jakarta, 2009
<i>Airport Planning</i>	Cockrell School of Engineering, University of Texas, Austin, USA, 2009
<i>Internal Audit: Qualified Internal Auditor (QIA)</i>	Dewan Sertifikasi Auditor Internal, Jakarta, 2010
<i>Risk Management: Enterprise Risk Management Certified Professional (ERMCP)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2011
<i>Risk Governance: Certified in Enterprise Risk Governance (CERG)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2012
<i>Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2013
<i>Master Trainer of Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2014

Pendidikan profesional

Program	Penyelenggara
<i>Accounting and Finance for Non-Finance Managers (Finon 1 & 2)</i>	Program Pengembangan Eksekutif, Lembaga Manajemen PPM, Jakarta, 2008
<i>Airport Management</i>	International Quality & Productivity Centre, London, UK, 2008
<i>Certification for Directors and Commissioners</i>	Indonesian Institute of Commissioners and Directors, Jakarta, 2009
<i>Airport Planning</i>	Cockrell School of Engineering, University of Texas, Austin, USA, 2009
<i>Internal Audit: Qualified Internal Auditor (QIA)</i>	Dewan Sertifikasi Auditor Internal, Jakarta, 2010
<i>Risk Management: Enterprise Risk Management Certified Professional (ERMCP)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2011
<i>Risk Governance: Certified in Enterprise Risk Governance (CERG)</i>	Center for Risk Management Studies & Enterprise Risk Management Academy, Singapore, 2012
<i>Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2013
<i>Master Trainer of Enterprise Risk Governance</i>	International Finance Corporation (IFC), The World Bank Group, Jakarta, 2014

Beasiswa dan hibah penelitian

No.	Beasiswa dan hibah penelitian
1.	Beasiswa Yayasan Supersemar, 1981-1984
2.	Beasiswa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Tim Manajemen Program Doktor, 1985-1988
3.	Beasiswa Pemerintah Jepang, Monbusho Scholarship, 1988-1992
4.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Nagoya University, 1993
5.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Bank Dunia, 1995
6.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Sumitomo Foundation, 1997
7.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Toyota Foundation, 1998
8.	Hibah Penelitian Bersaing, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2002-2004
9.	Hibah Penelitian Tim Pascasarjana, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2004-2006
10.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant on International Economic Study</i>), Nagoya University, 2006-2007
11.	Hibah Penelitian (<i>Researh Grant</i>), Australia-Indonesia Governance Research Partnership, 2007
12.	Hibah Riset Unggulan, Institut Pertanian Bogor, 2012

Beasiswa dan hibah penelitian

No.	Beasiswa dan hibah penelitian
1.	Beasiswa Yayasan Supersemar, 1981-1984
2.	Beasiswa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Tim Manajemen Program Doktor, 1985-1988
3.	Beasiswa Pemerintah Jepang, Monbusho Scholarship, 1988-1992
4.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Nagoya University, 1993
5.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Bank Dunia, 1995
6.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Sumitomo Foundation, 1997
7.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Toyota Foundation, 1998
8.	Hibah Penelitian Bersaing, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2002-2004
9.	Hibah Penelitian Tim Pascasarjana, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2004-2006
10.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant on International Economic Study</i>), Nagoya University, 2006-2007
11.	Hibah Penelitian (<i>Researh Grant</i>), Australia-Indonesia Governance Research Partnership, 2007
12.	Hibah Riset Unggulan, Institut Pertanian Bogor, 2012

Beasiswa dan hibah penelitian

No.	Beasiswa dan hibah penelitian
1.	Beasiswa Yayasan Supersemar, 1981-1984
2.	Beasiswa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Tim Manajemen Program Doktor, 1985-1988
3.	Beasiswa Pemerintah Jepang, Monbusho Scholarship, 1988-1992
4.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Nagoya University, 1993
5.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Bank Dunia, 1995
6.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Sumitomo Foundation, 1997
7.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Toyota Foundation, 1998
8.	Hibah Penelitian Bersaing, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2002-2004
9.	Hibah Penelitian Tim Pascasarjana, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2004-2006
10.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant on International Economic Study</i>), Nagoya University, 2006-2007
11.	Hibah Penelitian (<i>Researh Grant</i>), Australia-Indonesia Governance Research Partnership, 2007
12.	Hibah Riset Unggulan, Institut Pertanian Bogor, 2012

Beasiswa dan hibah penelitian

No.	Beasiswa dan hibah penelitian
1.	Beasiswa Yayasan Supersemar, 1981-1984
2.	Beasiswa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Tim Manajemen Program Doktor, 1985-1988
3.	Beasiswa Pemerintah Jepang, Monbusho Scholarship, 1988-1992
4.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Nagoya University, 1993
5.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Bank Dunia, 1995
6.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Sumitomo Foundation, 1997
7.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant</i>), Toyota Foundation, 1998
8.	Hibah Penelitian Bersaing, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2002-2004
9.	Hibah Penelitian Tim Pascasarjana, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 2004-2006
10.	Hibah Penelitian (<i>Research Grant on International Economic Study</i>), Nagoya University, 2006-2007
11.	Hibah Penelitian (<i>Researh Grant</i>), Australia-Indonesia Governance Research Partnership, 2007
12.	Hibah Riset Unggulan, Institut Pertanian Bogor, 2012

Penghargaan

No.	Penghargaan
1.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Teladan (Mewakili FMIPA), 1996
2.	Penghargaan Ketua LIPI dan Direktur TVRI, Pemilihan Peneliti Muda Indonesia, 1996
3.	Penghargaan Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi, Laporan Penelitian Terbaik “Hibah Bersaing”, 2004
4.	Penghargaan Presiden RI, Lencana Karya Satya XX, 2006
5.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Berprestasi (Mewakili FEM), 2008
6.	Penghargaan InterCAFE, Publikasi Internasional, 2008
7.	Penghargaan Universitas Andalas, “ <i>The Best Paper Award</i> ”, <i>International Conference on Business and Economics</i> , 2010

Pengalaman profesional dan keanggotaan pada organisasi profesi

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>President</i>	2014-sekarang
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>Vice President</i>	2009-2014
Regional Science Association International (RSAI)	<i>Member</i>	2013-sekarang
Center for Risk Management Studies (CRMS Indonesia)	<i>Chairman, Academic Advisory Board</i>	2012-sekarang
Perhimpunan Ekonomi Pertanian Indonesia (Perhepi)	Anggota	2014-sekarang

Penghargaan

No.	Penghargaan
1.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Teladan (Mewakili FMIPA), 1996
2.	Penghargaan Ketua LIPI dan Direktur TVRI, Pemilihan Peneliti Muda Indonesia, 1996
3.	Penghargaan Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi, Laporan Penelitian Terbaik “Hibah Bersaing”, 2004
4.	Penghargaan Presiden RI, Lencana Karya Satya XX, 2006
5.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Berprestasi (Mewakili FEM), 2008
6.	Penghargaan InterCAFE, Publikasi Internasional, 2008
7.	Penghargaan Universitas Andalas, “ <i>The Best Paper Award</i> ”, <i>International Conference on Business and Economics</i> , 2010

Pengalaman profesional dan keanggotaan pada organisasi profesi

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>President</i>	2014-sekarang
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>Vice President</i>	2009-2014
Regional Science Association International (RSAI)	<i>Member</i>	2013-sekarang
Center for Risk Management Studies (CRMS Indonesia)	<i>Chairman, Academic Advisory Board</i>	2012-sekarang
Perhimpunan Ekonomi Pertanian Indonesia (Perhepi)	Anggota	2014-sekarang

Penghargaan

No.	Penghargaan
1.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Teladan (Mewakili FMIPA), 1996
2.	Penghargaan Ketua LIPI dan Direktur TVRI, Pemilihan Peneliti Muda Indonesia, 1996
3.	Penghargaan Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi, Laporan Penelitian Terbaik “Hibah Bersaing”, 2004
4.	Penghargaan Presiden RI, Lencana Karya Satya XX, 2006
5.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Berprestasi (Mewakili FEM), 2008
6.	Penghargaan InterCAFE, Publikasi Internasional, 2008
7.	Penghargaan Universitas Andalas, “ <i>The Best Paper Award</i> ”, <i>International Conference on Business and Economics</i> , 2010

Pengalaman profesional dan keanggotaan pada organisasi profesi

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>President</i>	2014-sekarang
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>Vice President</i>	2009-2014
Regional Science Association International (RSAI)	<i>Member</i>	2013-sekarang
Center for Risk Management Studies (CRMS Indonesia)	<i>Chairman, Academic Advisory Board</i>	2012-sekarang
Perhimpunan Ekonomi Pertanian Indonesia (Perhepi)	Anggota	2014-sekarang

Penghargaan

No.	Penghargaan
1.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Teladan (Mewakili FMIPA), 1996
2.	Penghargaan Ketua LIPI dan Direktur TVRI, Pemilihan Peneliti Muda Indonesia, 1996
3.	Penghargaan Direktur Jenderal Pendidikan Tinggi, Laporan Penelitian Terbaik “Hibah Bersaing”, 2004
4.	Penghargaan Presiden RI, Lencana Karya Satya XX, 2006
5.	Penghargaan Rektor IPB, Pemilihan Dosen Berprestasi (Mewakili FEM), 2008
6.	Penghargaan InterCAFE, Publikasi Internasional, 2008
7.	Penghargaan Universitas Andalas, “ <i>The Best Paper Award</i> ”, <i>International Conference on Business and Economics</i> , 2010

Pengalaman profesional dan keanggotaan pada organisasi profesi

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>President</i>	2014-sekarang
Indonesian Regional Science Association (IRSA)	<i>Vice President</i>	2009-2014
Regional Science Association International (RSAI)	<i>Member</i>	2013-sekarang
Center for Risk Management Studies (CRMS Indonesia)	<i>Chairman, Academic Advisory Board</i>	2012-sekarang
Perhimpunan Ekonomi Pertanian Indonesia (Perhepi)	Anggota	2014-sekarang

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia (ISEI Cabang Bogor Raya)	Anggota	2008-sekarang
Otoritas Jasa Keuangan (OJK)	Anggota <i>Task Force, Good Governance & Combined Assurance</i>	2014-sekarang
Harian Umum “Jurnal Nasional”	Pemimpin Umum	2005-2006
The Brighten Institute	Peneliti dan Sekretaris Eksekutif	2002-sekarang
PT Angkasa Pura I (Persero)	Komisaris	2007-2012
Applied Regional Science Conference, Japan	<i>Member</i>	1989-1995
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia, Depok	Pengajar (Guru Besar Tidak Tetap)	1997-sekarang
Faculty of Economics, Kasetsart University, Bangkok	<i>Adjunct Professor</i>	2011-sekarang
Values Magazine	<i>Editor-in-Chief</i>	2014-sekarang

Amanat/tugas di Institut Pertanian Bogor

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Jurusan Matematika FMIPA	Ketua	1994-1997
Senat FMIPA	Anggota	1994-2000
Laboratorium Matematika Terapan FMIPA	Kepala	1997-2000
Tim Penjaminan Mutu Akademik FEM	Ketua	2002-2005

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia (ISEI Cabang Bogor Raya)	Anggota	2008-sekarang
Otoritas Jasa Keuangan (OJK)	Anggota <i>Task Force, Good Governance & Combined Assurance</i>	2014-sekarang
Harian Umum “Jurnal Nasional”	Pemimpin Umum	2005-2006
The Brighten Institute	Peneliti dan Sekretaris Eksekutif	2002-sekarang
PT Angkasa Pura I (Persero)	Komisaris	2007-2012
Applied Regional Science Conference, Japan	<i>Member</i>	1989-1995
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia, Depok	Pengajar (Guru Besar Tidak Tetap)	1997-sekarang
Faculty of Economics, Kasetsart University, Bangkok	<i>Adjunct Professor</i>	2011-sekarang
Values Magazine	<i>Editor-in-Chief</i>	2014-sekarang

Amanat/tugas di Institut Pertanian Bogor

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Jurusan Matematika FMIPA	Ketua	1994-1997
Senat FMIPA	Anggota	1994-2000
Laboratorium Matematika Terapan FMIPA	Kepala	1997-2000
Tim Penjaminan Mutu Akademik FEM	Ketua	2002-2005

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia (ISEI Cabang Bogor Raya)	Anggota	2008-sekarang
Otoritas Jasa Keuangan (OJK)	Anggota <i>Task Force, Good Governance & Combined Assurance</i>	2014-sekarang
Harian Umum “Jurnal Nasional”	Pemimpin Umum	2005-2006
The Brighten Institute	Peneliti dan Sekretaris Eksekutif	2002-sekarang
PT Angkasa Pura I (Persero)	Komisaris	2007-2012
Applied Regional Science Conference, Japan	<i>Member</i>	1989-1995
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia, Depok	Pengajar (Guru Besar Tidak Tetap)	1997-sekarang
Faculty of Economics, Kasetsart University, Bangkok	<i>Adjunct Professor</i>	2011-sekarang
Values Magazine	<i>Editor-in-Chief</i>	2014-sekarang

Amanat/tugas di Institut Pertanian Bogor

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Jurusan Matematika FMIPA	Ketua	1994-1997
Senat FMIPA	Anggota	1994-2000
Laboratorium Matematika Terapan FMIPA	Kepala	1997-2000
Tim Penjaminan Mutu Akademik FEM	Ketua	2002-2005

Institusi/Organisasi	Jabatan	Tahun
Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia (ISEI Cabang Bogor Raya)	Anggota	2008-sekarang
Otoritas Jasa Keuangan (OJK)	Anggota <i>Task Force, Good Governance & Combined Assurance</i>	2014-sekarang
Harian Umum “Jurnal Nasional”	Pemimpin Umum	2005-2006
The Brighten Institute	Peneliti dan Sekretaris Eksekutif	2002-sekarang
PT Angkasa Pura I (Persero)	Komisaris	2007-2012
Applied Regional Science Conference, Japan	<i>Member</i>	1989-1995
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia, Depok	Pengajar (Guru Besar Tidak Tetap)	1997-sekarang
Faculty of Economics, Kasetsart University, Bangkok	<i>Adjunct Professor</i>	2011-sekarang
Values Magazine	<i>Editor-in-Chief</i>	2014-sekarang

Amanat/tugas di Institut Pertanian Bogor

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Jurusan Matematika FMIPA	Ketua	1994-1997
Senat FMIPA	Anggota	1994-2000
Laboratorium Matematika Terapan FMIPA	Kepala	1997-2000
Tim Penjaminan Mutu Akademik FEM	Ketua	2002-2005

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Sekolah Pascasarjana Senat FEM	Ketua	2006-2009
	Anggota	2006-2009 dan 2014-sekarang
Pusat Pengkajian Perencanaan Pembangunan Wilayah (P4W)	Anggota Dewan Penasihat Akademik / <i>Academic Quality Assurance</i>	2011-sekarang
Dewan Guru Besar	Anggota	2014-sekarang

Publikasi dalam jurnal, proceedings, dan buku ilmiah

No.	Jurnal dan Proceedings
1	Priyarsono DS. 1992. Welfare Implications of Entry Deterrence in a Spatial Market. <i>The Annals of Regional Science</i> , 26:319-330, ISSN 0570-1864.
2	Priyarsono DS. 1992. A Model of Spatial Competition between Multioutlet Firms. <i>Indonesian Economic Journal</i> , 1:159-180, ISSN 0854-1507.
3	Priyarsono DS and AW Mulia. 1994. Rancangan Sistem Peringatan Dini dalam Sistem Produksi Udang Skala Besar. <i>Agrotek</i> , 2:36-39, ISSN 0854-3879.
4	Priyarsono DS. 1996. Decision Making Based on Combination of Intuition and Rational Analysis. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue 58-62, ISSN 0853-9198.

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Sekolah Pascasarjana Senat FEM	Ketua	2006-2009
	Anggota	2006-2009 dan 2014-sekarang
Pusat Pengkajian Perencanaan Pembangunan Wilayah (P4W)	Anggota Dewan Penasihat Akademik / <i>Academic Quality Assurance</i>	2011-sekarang
Dewan Guru Besar	Anggota	2014-sekarang

Publikasi dalam jurnal, proceedings, dan buku ilmiah

No.	Jurnal dan Proceedings
1	Priyarsono DS. 1992. Welfare Implications of Entry Deterrence in a Spatial Market. <i>The Annals of Regional Science</i> , 26:319-330, ISSN 0570-1864.
2	Priyarsono DS. 1992. A Model of Spatial Competition between Multioutlet Firms. <i>Indonesian Economic Journal</i> , 1:159-180, ISSN 0854-1507.
3	Priyarsono DS and AW Mulia. 1994. Rancangan Sistem Peringatan Dini dalam Sistem Produksi Udang Skala Besar. <i>Agrotek</i> , 2:36-39, ISSN 0854-3879.
4	Priyarsono DS. 1996. Decision Making Based on Combination of Intuition and Rational Analysis. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue 58-62, ISSN 0853-9198.

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Sekolah Pascasarjana Senat FEM	Ketua	2006-2009
	Anggota	2006-2009 dan 2014-sekarang
Pusat Pengkajian Perencanaan Pembangunan Wilayah (P4W)	Anggota Dewan Penasihat Akademik / <i>Academic Quality Assurance</i>	2011-sekarang
Dewan Guru Besar	Anggota	2014-sekarang

Publikasi dalam jurnal, proceedings, dan buku ilmiah

No.	Jurnal dan Proceedings
1	Priyarsono DS. 1992. Welfare Implications of Entry Deterrence in a Spatial Market. <i>The Annals of Regional Science</i> , 26:319-330, ISSN 0570-1864.
2	Priyarsono DS. 1992. A Model of Spatial Competition between Multioutlet Firms. <i>Indonesian Economic Journal</i> , 1:159-180, ISSN 0854-1507.
3	Priyarsono DS and AW Mulia. 1994. Rancangan Sistem Peringatan Dini dalam Sistem Produksi Udang Skala Besar. <i>Agrotek</i> , 2:36-39, ISSN 0854-3879.
4	Priyarsono DS. 1996. Decision Making Based on Combination of Intuition and Rational Analysis. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue 58-62, ISSN 0853-9198.

Unit Organisasi	Jabatan	Tahun
Program Pascasarjana Ilmu Ekonomi, Sekolah Pascasarjana Senat FEM	Ketua	2006-2009
	Anggota	2006-2009 dan 2014-sekarang
Pusat Pengkajian Perencanaan Pembangunan Wilayah (P4W)	Anggota Dewan Penasihat Akademik / <i>Academic Quality Assurance</i>	2011-sekarang
Dewan Guru Besar	Anggota	2014-sekarang

Publikasi dalam jurnal, proceedings, dan buku ilmiah

No.	Jurnal dan Proceedings
1	Priyarsono DS. 1992. Welfare Implications of Entry Deterrence in a Spatial Market. <i>The Annals of Regional Science</i> , 26:319-330, ISSN 0570-1864.
2	Priyarsono DS. 1992. A Model of Spatial Competition between Multioutlet Firms. <i>Indonesian Economic Journal</i> , 1:159-180, ISSN 0854-1507.
3	Priyarsono DS and AW Mulia. 1994. Rancangan Sistem Peringatan Dini dalam Sistem Produksi Udang Skala Besar. <i>Agrotek</i> , 2:36-39, ISSN 0854-3879.
4	Priyarsono DS. 1996. Decision Making Based on Combination of Intuition and Rational Analysis. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue 58-62, ISSN 0853-9198.

No.	Jurnal dan Proceedings
5	Priyarsono DS. 1997. Industrial Policy in Indonesia. <i>Proceedings of International Conference on Industrial Policy in South East Asia</i> . University of the Philippines.
6	Priyarsono DS. 2000. Statistik Padi Indonesia: Telaahan Permasalahan Data Produksi. <i>Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia</i> , 9:77-81, ISSN 0853-4217.
7	Priyarsono DS. 2001. Learning from the Japanese Experience: A Comparative Study of Japanese-Indonesian Industrial Policies. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , October Issue 30-38, ISSN 0853-9198.
8	Priyarsono DS. 2003. The Effects of Dynamics and Information Structures on the Solution of Conflicts in the Global Economic and Trading System. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:13-21, ISSN 1412-677X.
9	Priyarsono DS, DC Lesmana, and F Hanum. 2004. Optimal Tariff: An Analysis using Stackelberg Model. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:41-48, ISSN 1412-677X.
10	Priyarsono DS, A Daryanto, L Herliana. 2005. Can Agriculture be a Growth Machine for the Indonesian Economy? An Analysis of Social Accounting Matrix. <i>Agro-Ekonomika</i> , 35: 37-48, ISSN 0126-1525.
11	Priyarsono DS, H Siregar, and D Bakce. 2005. Prospect of Agribusiness in the Indonesian Economy. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , Vol. 5, No. 1, ISSN 0853-9198.

No.	Jurnal dan Proceedings
5	Priyarsono DS. 1997. Industrial Policy in Indonesia. <i>Proceedings of International Conference on Industrial Policy in South East Asia</i> . University of the Philippines.
6	Priyarsono DS. 2000. Statistik Padi Indonesia: Telaahan Permasalahan Data Produksi. <i>Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia</i> , 9:77-81, ISSN 0853-4217.
7	Priyarsono DS. 2001. Learning from the Japanese Experience: A Comparative Study of Japanese-Indonesian Industrial Policies. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , October Issue 30-38, ISSN 0853-9198.
8	Priyarsono DS. 2003. The Effects of Dynamics and Information Structures on the Solution of Conflicts in the Global Economic and Trading System. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:13-21, ISSN 1412-677X.
9	Priyarsono DS, DC Lesmana, and F Hanum. 2004. Optimal Tariff: An Analysis using Stackelberg Model. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:41-48, ISSN 1412-677X.
10	Priyarsono DS, A Daryanto, L Herliana. 2005. Can Agriculture be a Growth Machine for the Indonesian Economy? An Analysis of Social Accounting Matrix. <i>Agro-Ekonomika</i> , 35: 37-48, ISSN 0126-1525.
11	Priyarsono DS, H Siregar, and D Bakce. 2005. Prospect of Agribusiness in the Indonesian Economy. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , Vol. 5, No. 1, ISSN 0853-9198.

No.	Jurnal dan Proceedings
5	Priyarsono DS. 1997. Industrial Policy in Indonesia. <i>Proceedings of International Conference on Industrial Policy in South East Asia</i> . University of the Philippines.
6	Priyarsono DS. 2000. Statistik Padi Indonesia: Telaahan Permasalahan Data Produksi. <i>Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia</i> , 9:77-81, ISSN 0853-4217.
7	Priyarsono DS. 2001. Learning from the Japanese Experience: A Comparative Study of Japanese-Indonesian Industrial Policies. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , October Issue 30-38, ISSN 0853-9198.
8	Priyarsono DS. 2003. The Effects of Dynamics and Information Structures on the Solution of Conflicts in the Global Economic and Trading System. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:13-21, ISSN 1412-677X.
9	Priyarsono DS, DC Lesmana, and F Hanum. 2004. Optimal Tariff: An Analysis using Stackelberg Model. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:41-48, ISSN 1412-677X.
10	Priyarsono DS, A Daryanto, L Herliana. 2005. Can Agriculture be a Growth Machine for the Indonesian Economy? An Analysis of Social Accounting Matrix. <i>Agro-Ekonomika</i> , 35: 37-48, ISSN 0126-1525.
11	Priyarsono DS, H Siregar, and D Bakce. 2005. Prospect of Agribusiness in the Indonesian Economy. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , Vol. 5, No. 1, ISSN 0853-9198.

No.	Jurnal dan Proceedings
5	Priyarsono DS. 1997. Industrial Policy in Indonesia. <i>Proceedings of International Conference on Industrial Policy in South East Asia</i> . University of the Philippines.
6	Priyarsono DS. 2000. Statistik Padi Indonesia: Telaahan Permasalahan Data Produksi. <i>Jurnal Ilmu Pertanian Indonesia</i> , 9:77-81, ISSN 0853-4217.
7	Priyarsono DS. 2001. Learning from the Japanese Experience: A Comparative Study of Japanese-Indonesian Industrial Policies. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , October Issue 30-38, ISSN 0853-9198.
8	Priyarsono DS. 2003. The Effects of Dynamics and Information Structures on the Solution of Conflicts in the Global Economic and Trading System. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:13-21, ISSN 1412-677X.
9	Priyarsono DS, DC Lesmana, and F Hanum. 2004. Optimal Tariff: An Analysis using Stackelberg Model. <i>Journal of Mathematics and Its Applications</i> , 1:41-48, ISSN 1412-677X.
10	Priyarsono DS, A Daryanto, L Herliana. 2005. Can Agriculture be a Growth Machine for the Indonesian Economy? An Analysis of Social Accounting Matrix. <i>Agro-Ekonomika</i> , 35: 37-48, ISSN 0126-1525.
11	Priyarsono DS, H Siregar, and D Bakce. 2005. Prospect of Agribusiness in the Indonesian Economy. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , Vol. 5, No. 1, ISSN 0853-9198.

No.	Jurnal dan Proceedings
12	Widyantoro B, H Siregar, B Sanim, dan DS Priyarsono, D.S., 2005. Indonesian Pulp and Paper Industy: Policy and International Pressure Simulation Analysis. <i>Forum Pascasarjana</i> , 28(4): 285-295, ISSN 0126-1886.
13	Hartono D and DS Priyarsono. 2006. Regional Economic Integration (Preliminary Research Report). <i>Proceedings of Academic Seminar</i> . Nagoya University.
14	Priyarsono DS. 2007. The Policy of Bio-Energy Development in Indonesia. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum on Bio-Energy Development and Information System Development in Agriculture for Asia Pacific Region</i> . Jeju, Republic of Korea.
15	Priyarsono DS. 2007. The National Initiative for Biofuel Development: Prospects and Challenges. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue, Vol. 6, No. 2, ISSN 0853-9198.
16	Hartono D, DS Priyarsono, TD Nguyen, and M Ezaki. 2007. Regional Economic Integration and Its Impact on Growth, Poverty, and Income Distribution: the Case of Indonesia. <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> , 19: 138-153, ISSN 0917-0553.
17	Affandi MI, DS Priyarsono, M Tambunan, BM Sinaga. 2008. Aglomerasi dan Pengembangan Klaster Industri Guna Meningkatkan Daya Saing. <i>Jurnal Ekonomi</i> , 13(2): 214-229, ISSN 0854-9842.

No.	Jurnal dan Proceedings
12	Widyantoro B, H Siregar, B Sanim, dan DS Priyarsono, D.S., 2005. Indonesian Pulp and Paper Industy: Policy and International Pressure Simulation Analysis. <i>Forum Pascasarjana</i> , 28(4): 285-295, ISSN 0126-1886.
13	Hartono D and DS Priyarsono. 2006. Regional Economic Integration (Preliminary Research Report). <i>Proceedings of Academic Seminar</i> . Nagoya University.
14	Priyarsono DS. 2007. The Policy of Bio-Energy Development in Indonesia. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum on Bio-Energy Development and Information System Development in Agriculture for Asia Pacific Region</i> . Jeju, Republic of Korea.
15	Priyarsono DS. 2007. The National Initiative for Biofuel Development: Prospects and Challenges. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue, Vol. 6, No. 2, ISSN 0853-9198.
16	Hartono D, DS Priyarsono, TD Nguyen, and M Ezaki. 2007. Regional Economic Integration and Its Impact on Growth, Poverty, and Income Distribution: the Case of Indonesia. <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> , 19: 138-153, ISSN 0917-0553.
17	Affandi MI, DS Priyarsono, M Tambunan, BM Sinaga. 2008. Aglomerasi dan Pengembangan Klaster Industri Guna Meningkatkan Daya Saing. <i>Jurnal Ekonomi</i> , 13(2): 214-229, ISSN 0854-9842.

No.	Jurnal dan Proceedings
12	Widyantoro B, H Siregar, B Sanim, dan DS Priyarsono, D.S., 2005. Indonesian Pulp and Paper Industy: Policy and International Pressure Simulation Analysis. <i>Forum Pascasarjana</i> , 28(4): 285-295, ISSN 0126-1886.
13	Hartono D and DS Priyarsono. 2006. Regional Economic Integration (Preliminary Research Report). <i>Proceedings of Academic Seminar</i> . Nagoya University.
14	Priyarsono DS. 2007. The Policy of Bio-Energy Development in Indonesia. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum on Bio-Energy Development and Information System Development in Agriculture for Asia Pacific Region</i> . Jeju, Republic of Korea.
15	Priyarsono DS. 2007. The National Initiative for Biofuel Development: Prospects and Challenges. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue, Vol. 6, No. 2, ISSN 0853-9198.
16	Hartono D, DS Priyarsono, TD Nguyen, and M Ezaki. 2007. Regional Economic Integration and Its Impact on Growth, Poverty, and Income Distribution: the Case of Indonesia. <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> , 19: 138-153, ISSN 0917-0553.
17	Affandi MI, DS Priyarsono, M Tambunan, BM Sinaga. 2008. Aglomerasi dan Pengembangan Klaster Industri Guna Meningkatkan Daya Saing. <i>Jurnal Ekonomi</i> , 13(2): 214-229, ISSN 0854-9842.

No.	Jurnal dan Proceedings
12	Widyantoro B, H Siregar, B Sanim, dan DS Priyarsono, D.S., 2005. Indonesian Pulp and Paper Industy: Policy and International Pressure Simulation Analysis. <i>Forum Pascasarjana</i> , 28(4): 285-295, ISSN 0126-1886.
13	Hartono D and DS Priyarsono. 2006. Regional Economic Integration (Preliminary Research Report). <i>Proceedings of Academic Seminar</i> . Nagoya University.
14	Priyarsono DS. 2007. The Policy of Bio-Energy Development in Indonesia. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum on Bio-Energy Development and Information System Development in Agriculture for Asia Pacific Region</i> . Jeju, Republic of Korea.
15	Priyarsono DS. 2007. The National Initiative for Biofuel Development: Prospects and Challenges. <i>Business and Entrepreneurial Review</i> , April Issue, Vol. 6, No. 2, ISSN 0853-9198.
16	Hartono D, DS Priyarsono, TD Nguyen, and M Ezaki. 2007. Regional Economic Integration and Its Impact on Growth, Poverty, and Income Distribution: the Case of Indonesia. <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> , 19: 138-153, ISSN 0917-0553.
17	Affandi MI, DS Priyarsono, M Tambunan, BM Sinaga. 2008. Aglomerasi dan Pengembangan Klaster Industri Guna Meningkatkan Daya Saing. <i>Jurnal Ekonomi</i> , 13(2): 214-229, ISSN 0854-9842.

No.	Jurnal dan Proceedings
18	Darsono, M Tambunan, H Siregar, dan DS Priyarsono. 2008. Analisis Keefektifan Kebijakan Fiskal terhadap Kinerja Sektor Pertanian dengan Penekanan Agroindustri di Indonesia. <i>Forum Pascasarjana</i> , 31(3): 201-214, ISSN 0126-1886.
19	Priyarsono DS and L Kalangi. 2008. The Impacts of Investment in Agriculture and Agroindustry Sectors on Unemployment Reduction. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8 (1): 48-57, ISSN 1411-7177.
20	Priyarsono DS and D Bakce. 2008. Agriculture Based Industry: the Direction of Industry Development in Indonesia. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8(3): 256-264, ISSN 1411-7177.
21	Priyarsono DS. 2008. Biosecure Agriculture in Indonesia. <i>Rural Review</i> , 35:103-114.
22	Priyarsono DS and MI Affandi. 2009. Improving Regional Developing through Promoting Agglomeration Economies. <i>Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia</i> . IRSA Book Series on Development No. 7, ISBN 979-587-339-3.
23	Priyarsono DS. 2008. Bio-Diversity, Bio-Security, Agriculture R&D, and Environmental Sustainability. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul National University, Seoul, Republic of Korea.

No.	Jurnal dan Proceedings
18	Darsono, M Tambunan, H Siregar, dan DS Priyarsono. 2008. Analisis Keefektifan Kebijakan Fiskal terhadap Kinerja Sektor Pertanian dengan Penekanan Agroindustri di Indonesia. <i>Forum Pascasarjana</i> , 31(3): 201-214, ISSN 0126-1886.
19	Priyarsono DS and L Kalangi. 2008. The Impacts of Investment in Agriculture and Agroindustry Sectors on Unemployment Reduction. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8 (1): 48-57, ISSN 1411-7177.
20	Priyarsono DS and D Bakce. 2008. Agriculture Based Industry: the Direction of Industry Development in Indonesia. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8(3): 256-264, ISSN 1411-7177.
21	Priyarsono DS. 2008. Biosecure Agriculture in Indonesia. <i>Rural Review</i> , 35:103-114.
22	Priyarsono DS and MI Affandi. 2009. Improving Regional Developing through Promoting Agglomeration Economies. <i>Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia</i> . IRSA Book Series on Development No. 7, ISBN 979-587-339-3.
23	Priyarsono DS. 2008. Bio-Diversity, Bio-Security, Agriculture R&D, and Environmental Sustainability. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul National University, Seoul, Republic of Korea.

No.	Jurnal dan Proceedings
18	Darsono, M Tambunan, H Siregar, dan DS Priyarsono. 2008. Analisis Keefektifan Kebijakan Fiskal terhadap Kinerja Sektor Pertanian dengan Penekanan Agroindustri di Indonesia. <i>Forum Pascasarjana</i> , 31(3): 201-214, ISSN 0126-1886.
19	Priyarsono DS and L Kalangi. 2008. The Impacts of Investment in Agriculture and Agroindustry Sectors on Unemployment Reduction. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8 (1): 48-57, ISSN 1411-7177.
20	Priyarsono DS and D Bakce. 2008. Agriculture Based Industry: the Direction of Industry Development in Indonesia. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8(3): 256-264, ISSN 1411-7177.
21	Priyarsono DS. 2008. Biosecure Agriculture in Indonesia. <i>Rural Review</i> , 35:103-114.
22	Priyarsono DS and MI Affandi. 2009. Improving Regional Developing through Promoting Agglomeration Economies. <i>Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia</i> . IRSA Book Series on Development No. 7, ISBN 979-587-339-3.
23	Priyarsono DS. 2008. Bio-Diversity, Bio-Security, Agriculture R&D, and Environmental Sustainability. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul National University, Seoul, Republic of Korea.

No.	Jurnal dan Proceedings
18	Darsono, M Tambunan, H Siregar, dan DS Priyarsono. 2008. Analisis Keefektifan Kebijakan Fiskal terhadap Kinerja Sektor Pertanian dengan Penekanan Agroindustri di Indonesia. <i>Forum Pascasarjana</i> , 31(3): 201-214, ISSN 0126-1886.
19	Priyarsono DS and L Kalangi. 2008. The Impacts of Investment in Agriculture and Agroindustry Sectors on Unemployment Reduction. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8 (1): 48-57, ISSN 1411-7177.
20	Priyarsono DS and D Bakce. 2008. Agriculture Based Industry: the Direction of Industry Development in Indonesia. <i>Journal on Socio-Economics of Agriculture</i> , 8(3): 256-264, ISSN 1411-7177.
21	Priyarsono DS. 2008. Biosecure Agriculture in Indonesia. <i>Rural Review</i> , 35:103-114.
22	Priyarsono DS and MI Affandi. 2009. Improving Regional Developing through Promoting Agglomeration Economies. <i>Regional Development, Energy, and the Environment in Indonesia</i> . IRSA Book Series on Development No. 7, ISBN 979-587-339-3.
23	Priyarsono DS. 2008. Bio-Diversity, Bio-Security, Agriculture R&D, and Environmental Sustainability. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul National University, Seoul, Republic of Korea.

No.	Jurnal dan Proceedings
24	Priyarsono D S. 2009. International Trade of Agriculture Commodities Beyond the WTO. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Jeju, Republic of Korea.
25	Elinur, DS Priyarsono, M Tambunan, dan M Firdaus. 2010. Perkembangan Konsumsi dan Penyediaan Energi dalam Perekonomian Indonesia. <i>Indonesian Journal of Agricultural Economics</i> , 2(1): 97-119, ISSN 2087-409X.
26	Priyarsono DS and A Hajiji. 2010. Can Economic Growth Effectively Reduce Poverty? An Empirical Evidence. <i>Kinerja</i> , 14:17-23, ISSN: 0853-6627.
27	Priyarsono DS, TK Lestari, and DA Dewi. 2010. Industrialization and Deindustrialization in Indonesia 1988-2008: A Kaldorian Approach. <i>Journal of Indonesian Economy and Business</i> , 25:143-154, ISSN 2085-8272.
28	Priyarsono DS, B Asih, and N Agustina. 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2001-2008. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 11:21-34, ISSN 1411-5212.
29	Priyarsono DS. 2010. Kewirausahaan dan Pembangunan Regional: Eksplorasi dan Refleksi Kritis. Dalam <i>The Second Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-258-2.

No.	Jurnal dan Proceedings
24	Priyarsono D S. 2009. International Trade of Agriculture Commodities Beyond the WTO. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Jeju, Republic of Korea.
25	Elinur, DS Priyarsono, M Tambunan, dan M Firdaus. 2010. Perkembangan Konsumsi dan Penyediaan Energi dalam Perekonomian Indonesia. <i>Indonesian Journal of Agricultural Economics</i> , 2(1): 97-119, ISSN 2087-409X.
26	Priyarsono DS and A Hajiji. 2010. Can Economic Growth Effectively Reduce Poverty? An Empirical Evidence. <i>Kinerja</i> , 14:17-23, ISSN: 0853-6627.
27	Priyarsono DS, TK Lestari, and DA Dewi. 2010. Industrialization and Deindustrialization in Indonesia 1988-2008: A Kaldorian Approach. <i>Journal of Indonesian Economy and Business</i> , 25:143-154, ISSN 2085-8272.
28	Priyarsono DS, B Asih, and N Agustina. 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2001-2008. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 11:21-34, ISSN 1411-5212.
29	Priyarsono DS. 2010. Kewirausahaan dan Pembangunan Regional: Eksplorasi dan Refleksi Kritis. Dalam <i>The Second Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-258-2.

No.	Jurnal dan Proceedings
24	Priyarsono D S. 2009. International Trade of Agriculture Commodities Beyond the WTO. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Jeju, Republic of Korea.
25	Elinur, DS Priyarsono, M Tambunan, dan M Firdaus. 2010. Perkembangan Konsumsi dan Penyediaan Energi dalam Perekonomian Indonesia. <i>Indonesian Journal of Agricultural Economics</i> , 2(1): 97-119, ISSN 2087-409X.
26	Priyarsono DS and A Hajiji. 2010. Can Economic Growth Effectively Reduce Poverty? An Empirical Evidence. <i>Kinerja</i> , 14:17-23, ISSN: 0853-6627.
27	Priyarsono DS, TK Lestari, and DA Dewi. 2010. Industrialization and Deindustrialization in Indonesia 1988-2008: A Kaldorian Approach. <i>Journal of Indonesian Economy and Business</i> , 25:143-154, ISSN 2085-8272.
28	Priyarsono DS, B Asih, and N Agustina. 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2001-2008. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 11:21-34, ISSN 1411-5212.
29	Priyarsono DS. 2010. Kewirausahaan dan Pembangunan Regional: Eksplorasi dan Refleksi Kritis. Dalam <i>The Second Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-258-2.

No.	Jurnal dan Proceedings
24	Priyarsono D S. 2009. International Trade of Agriculture Commodities Beyond the WTO. Discussant’s Note. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Jeju, Republic of Korea.
25	Elinur, DS Priyarsono, M Tambunan, dan M Firdaus. 2010. Perkembangan Konsumsi dan Penyediaan Energi dalam Perekonomian Indonesia. <i>Indonesian Journal of Agricultural Economics</i> , 2(1): 97-119, ISSN 2087-409X.
26	Priyarsono DS and A Hajiji. 2010. Can Economic Growth Effectively Reduce Poverty? An Empirical Evidence. <i>Kinerja</i> , 14:17-23, ISSN: 0853-6627.
27	Priyarsono DS, TK Lestari, and DA Dewi. 2010. Industrialization and Deindustrialization in Indonesia 1988-2008: A Kaldorian Approach. <i>Journal of Indonesian Economy and Business</i> , 25:143-154, ISSN 2085-8272.
28	Priyarsono DS, B Asih, and N Agustina. 2010. Desentralisasi Fiskal, Tax Effort, dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Empirik Kabupaten/Kota di Indonesia 2001-2008. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 11:21-34, ISSN 1411-5212.
29	Priyarsono DS. 2010. Kewirausahaan dan Pembangunan Regional: Eksplorasi dan Refleksi Kritis. Dalam <i>The Second Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-258-2.

No.	Jurnal dan Proceedings
30	Sulistyowati N, Harianto, DS Priyarsono, dan M Tambunan. 2010. Dampak Investasi Pendidikan terhadap Perekonomian dan Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten dan Kota di Jawa Tengah. <i>Jurnal Organisasi & Manajemen</i> , 6(2): 158-170, ISSN 2085-9686.
31	Rauf RA, A Daryanto, S Mangkuprawira, dan DS Priyarsono, 2010. Pengaruh Investasi Sektor Pertanian dan Industri Pengolahan Hasil Pertanian di Provinsi Sulawesi Tengah. <i>Agroland</i> , 17(1): 63-69, ISSN 0854 – 641X.
32	Priyarsono DS. 2011. Rice from Asia: Towards Global Rice Marketing Strategies for the Future. A Discussion Paper. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
33	Priyarsono DS. 2011. Food Security and Regional Economic Integration in ASEAN Countries. <i>Lecture Note</i> . Faculty of Economics, Kasetsart University. Bangkok.
34	Ilham N, H Siregar, and DS Priyarsono. 2011. Effectiveness of Food Price Policies on Food Security. <i>Indonesian Journal of Agriculture</i> , 4 (1): 58-66, ISSN 1979-4673.
35	Priyarsono DS, D Hartono, and NA Sari. 2011. Why is Unemployment Rate in Indonesia High and Persistent? <i>Kinerja</i> . 15:1-15, ISSN 0853-6627.
36	Priyarsono DS and A Lumaksono. 2011. Japanese Demand For Tourism In Indonesia: An Econometric Modeling and Forecasting. <i>ASEAN Journal on Hospitality and Tourism</i> , 10:1-11, ISSN 1412-2073.

No.	Jurnal dan Proceedings
30	Sulistyowati N, Harianto, DS Priyarsono, dan M Tambunan. 2010. Dampak Investasi Pendidikan terhadap Perekonomian dan Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten dan Kota di Jawa Tengah. <i>Jurnal Organisasi & Manajemen</i> , 6(2): 158-170, ISSN 2085-9686.
31	Rauf RA, A Daryanto, S Mangkuprawira, dan DS Priyarsono, 2010. Pengaruh Investasi Sektor Pertanian dan Industri Pengolahan Hasil Pertanian di Provinsi Sulawesi Tengah. <i>Agroland</i> , 17(1): 63-69, ISSN 0854 – 641X.
32	Priyarsono DS. 2011. Rice from Asia: Towards Global Rice Marketing Strategies for the Future. A Discussion Paper. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
33	Priyarsono DS. 2011. Food Security and Regional Economic Integration in ASEAN Countries. <i>Lecture Note</i> . Faculty of Economics, Kasetsart University. Bangkok.
34	Ilham N, H Siregar, and DS Priyarsono. 2011. Effectiveness of Food Price Policies on Food Security. <i>Indonesian Journal of Agriculture</i> , 4 (1): 58-66, ISSN 1979-4673.
35	Priyarsono DS, D Hartono, and NA Sari. 2011. Why is Unemployment Rate in Indonesia High and Persistent? <i>Kinerja</i> . 15:1-15, ISSN 0853-6627.
36	Priyarsono DS and A Lumaksono. 2011. Japanese Demand For Tourism In Indonesia: An Econometric Modeling and Forecasting. <i>ASEAN Journal on Hospitality and Tourism</i> , 10:1-11, ISSN 1412-2073.

No.	Jurnal dan Proceedings
30	Sulistyowati N, Harianto, DS Priyarsono, dan M Tambunan. 2010. Dampak Investasi Pendidikan terhadap Perekonomian dan Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten dan Kota di Jawa Tengah. <i>Jurnal Organisasi & Manajemen</i> , 6(2): 158-170, ISSN 2085-9686.
31	Rauf RA, A Daryanto, S Mangkuprawira, dan DS Priyarsono, 2010. Pengaruh Investasi Sektor Pertanian dan Industri Pengolahan Hasil Pertanian di Provinsi Sulawesi Tengah. <i>Agroland</i> , 17(1): 63-69, ISSN 0854 – 641X.
32	Priyarsono DS. 2011. Rice from Asia: Towards Global Rice Marketing Strategies for the Future. A Discussion Paper. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
33	Priyarsono DS. 2011. Food Security and Regional Economic Integration in ASEAN Countries. <i>Lecture Note</i> . Faculty of Economics, Kasetsart University. Bangkok.
34	Ilham N, H Siregar, and DS Priyarsono. 2011. Effectiveness of Food Price Policies on Food Security. <i>Indonesian Journal of Agriculture</i> , 4 (1): 58-66, ISSN 1979-4673.
35	Priyarsono DS, D Hartono, and NA Sari. 2011. Why is Unemployment Rate in Indonesia High and Persistent? <i>Kinerja</i> . 15:1-15, ISSN 0853-6627.
36	Priyarsono DS and A Lumaksono. 2011. Japanese Demand For Tourism In Indonesia: An Econometric Modeling and Forecasting. <i>ASEAN Journal on Hospitality and Tourism</i> , 10:1-11, ISSN 1412-2073.

No.	Jurnal dan Proceedings
30	Sulistyowati N, Harianto, DS Priyarsono, dan M Tambunan. 2010. Dampak Investasi Pendidikan terhadap Perekonomian dan Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten dan Kota di Jawa Tengah. <i>Jurnal Organisasi & Manajemen</i> , 6(2): 158-170, ISSN 2085-9686.
31	Rauf RA, A Daryanto, S Mangkuprawira, dan DS Priyarsono, 2010. Pengaruh Investasi Sektor Pertanian dan Industri Pengolahan Hasil Pertanian di Provinsi Sulawesi Tengah. <i>Agroland</i> , 17(1): 63-69, ISSN 0854 – 641X.
32	Priyarsono DS. 2011. Rice from Asia: Towards Global Rice Marketing Strategies for the Future. A Discussion Paper. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
33	Priyarsono DS. 2011. Food Security and Regional Economic Integration in ASEAN Countries. <i>Lecture Note</i> . Faculty of Economics, Kasetsart University. Bangkok.
34	Ilham N, H Siregar, and DS Priyarsono. 2011. Effectiveness of Food Price Policies on Food Security. <i>Indonesian Journal of Agriculture</i> , 4 (1): 58-66, ISSN 1979-4673.
35	Priyarsono DS, D Hartono, and NA Sari. 2011. Why is Unemployment Rate in Indonesia High and Persistent? <i>Kinerja</i> . 15:1-15, ISSN 0853-6627.
36	Priyarsono DS and A Lumaksono. 2011. Japanese Demand For Tourism In Indonesia: An Econometric Modeling and Forecasting. <i>ASEAN Journal on Hospitality and Tourism</i> , 10:1-11, ISSN 1412-2073.

No.	Jurnal dan Proceedings
37	Priyarsono DS dan T Hermansah. 2012. Membingkai Pertanian Dengan Ekonomi Kreatif: Suatu Telaahan Eksploratif. Dalam <i>The Fourth Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-421-0.
38	Nugraheni D dan DS Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 12:148-167, ISSN 1411-5212.
39	Rachmaningsih T dan DS Priyarsono. 2012. Ketahanan Pangan di Kawasan Timur Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> 13:1-18. ISSN 1411-5212.
40	Priyarsono DS. 2013. Public Private Partnership in Agriculture Sector in Indonesia: Three Models and Some Reflections. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
41	Priyarsono DS. 2013. Some Current Issues in the Agriculture Policy in Indonesia. <i>Proceedings of Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Nay Pyi Taw, Myanmar.
42	Iryani BS dan DS Priyarsono. 2013. Eksploitasi terhadap Anak yang Bekerja di Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 13:177-195. ISSN 1411-5212.
43	Priyarsono DS. 2014. Agricultural Risk Management: Rice Crop Insurance for Food Security Improvement. <i>A Discussant’s Comment</i> . Asia Pacific Agriculture Policy Forum. Manila.

No.	Jurnal dan Proceedings
37	Priyarsono DS dan T Hermansah. 2012. Membingkai Pertanian Dengan Ekonomi Kreatif: Suatu Telaahan Eksploratif. Dalam <i>The Fourth Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-421-0.
38	Nugraheni D dan DS Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 12:148-167, ISSN 1411-5212.
39	Rachmaningsih T dan DS Priyarsono. 2012. Ketahanan Pangan di Kawasan Timur Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> 13:1-18. ISSN 1411-5212.
40	Priyarsono DS. 2013. Public Private Partnership in Agriculture Sector in Indonesia: Three Models and Some Reflections. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
41	Priyarsono DS. 2013. Some Current Issues in the Agriculture Policy in Indonesia. <i>Proceedings of Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Nay Pyi Taw, Myanmar.
42	Iryani BS dan DS Priyarsono. 2013. Eksploitasi terhadap Anak yang Bekerja di Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 13:177-195. ISSN 1411-5212.
43	Priyarsono DS. 2014. Agricultural Risk Management: Rice Crop Insurance for Food Security Improvement. <i>A Discussant’s Comment</i> . Asia Pacific Agriculture Policy Forum. Manila.

No.	Jurnal dan Proceedings
37	Priyarsono DS dan T Hermansah. 2012. Membingkai Pertanian Dengan Ekonomi Kreatif: Suatu Telaahan Eksploratif. Dalam <i>The Fourth Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-421-0.
38	Nugraheni D dan DS Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 12:148-167, ISSN 1411-5212.
39	Rachmaningsih T dan DS Priyarsono. 2012. Ketahanan Pangan di Kawasan Timur Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> 13:1-18. ISSN 1411-5212.
40	Priyarsono DS. 2013. Public Private Partnership in Agriculture Sector in Indonesia: Three Models and Some Reflections. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
41	Priyarsono DS. 2013. Some Current Issues in the Agriculture Policy in Indonesia. <i>Proceedings of Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Nay Pyi Taw, Myanmar.
42	Iryani BS dan DS Priyarsono. 2013. Eksploitasi terhadap Anak yang Bekerja di Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 13:177-195. ISSN 1411-5212.
43	Priyarsono DS. 2014. Agricultural Risk Management: Rice Crop Insurance for Food Security Improvement. <i>A Discussant’s Comment</i> . Asia Pacific Agriculture Policy Forum. Manila.

No.	Jurnal dan Proceedings
37	Priyarsono DS dan T Hermansah. 2012. Membingkai Pertanian Dengan Ekonomi Kreatif: Suatu Telaahan Eksploratif. Dalam <i>The Fourth Orange Book of Faculty of Economics and Management</i> , Bogor Agricultural University. ISBN 978-979-493-421-0.
38	Nugraheni D dan DS Priyarsono. 2012. Kinerja Keuangan Daerah, Infrastruktur, dan Kemiskinan: Analisis Kabupaten/Kota di Indonesia 2006-2009. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 12:148-167, ISSN 1411-5212.
39	Rachmaningsih T dan DS Priyarsono. 2012. Ketahanan Pangan di Kawasan Timur Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> 13:1-18. ISSN 1411-5212.
40	Priyarsono DS. 2013. Public Private Partnership in Agriculture Sector in Indonesia: Three Models and Some Reflections. <i>Proceedings of the Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Seoul, Republic of Korea.
41	Priyarsono DS. 2013. Some Current Issues in the Agriculture Policy in Indonesia. <i>Proceedings of Asia Pacific Agriculture Policy Forum</i> . Nay Pyi Taw, Myanmar.
42	Iryani BS dan DS Priyarsono. 2013. Eksploitasi terhadap Anak yang Bekerja di Indonesia. <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> , 13:177-195. ISSN 1411-5212.
43	Priyarsono DS. 2014. Agricultural Risk Management: Rice Crop Insurance for Food Security Improvement. <i>A Discussant’s Comment</i> . Asia Pacific Agriculture Policy Forum. Manila.

No.	Jurnal dan Proceedings
44	Budiyanto, DS Priyarsono, BM Sinaga, and T Sudaryanto, 2014. The Impacts of Regional Governments’ Expenditures on the Agricultural Sector and Economic Performance in Indonesia. <i>Journal of Economic and Finance</i> , 4 (2) : 33-40, ISSN 2321-5925.

Publikasi buku

No.	Buku
1.	Priyarsono DS, Widyastutik, and H Reinhardt. 2007. <i>Ekonomi Publik</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 256 halaman. ISBN 979-011-207-6.
2.	Priyarsono DS, Sahara, and M Firdaus, 2007. <i>Ekonomi Regional</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 270 halaman. ISBN 979-011-207-7.
3.	Priyarsono DS and E Rustiadi (Editors). 2010. <i>The Political Economics of Regional Development</i> . IRSA & Crespent Bogor Agricultural University: Bogor. 250 halaman. ISBN 978-979-25-7258-2.
4.	Priyarsono DS. 2011. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam PerspektifEkonomi Regional</i> . IPB Press: Bogor. 226+xiv halaman. ISBN 978-979-493-333-6.
5.	Priyarsono DS, dkk. 2013. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam Perspektif Ekonomi Regional</i> . Edisi Kedua. IPB Press: Bogor. 250+xviii halaman. ISBN 978-979-493-333-6.

No.	Jurnal dan Proceedings
44	Budiyanto, DS Priyarsono, BM Sinaga, and T Sudaryanto, 2014. The Impacts of Regional Governments’ Expenditures on the Agricultural Sector and Economic Performance in Indonesia. <i>Journal of Economic and Finance</i> , 4 (2) : 33-40, ISSN 2321-5925.

Publikasi buku

No.	Buku
1.	Priyarsono DS, Widyastutik, and H Reinhardt. 2007. <i>Ekonomi Publik</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 256 halaman. ISBN 979-011-207-6.
2.	Priyarsono DS, Sahara, and M Firdaus, 2007. <i>Ekonomi Regional</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 270 halaman. ISBN 979-011-207-7.
3.	Priyarsono DS and E Rustiadi (Editors). 2010. <i>The Political Economics of Regional Development</i> . IRSA & Crespent Bogor Agricultural University: Bogor. 250 halaman. ISBN 978-979-25-7258-2.
4.	Priyarsono DS. 2011. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam PerspektifEkonomi Regional</i> . IPB Press: Bogor. 226+xiv halaman. ISBN 978-979-493-333-6.
5.	Priyarsono DS, dkk. 2013. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam Perspektif Ekonomi Regional</i> . Edisi Kedua. IPB Press: Bogor. 250+xviii halaman. ISBN 978-979-493-333-6.

No.	Jurnal dan Proceedings
44	Budiyanto, DS Priyarsono, BM Sinaga, and T Sudaryanto, 2014. The Impacts of Regional Governments’ Expenditures on the Agricultural Sector and Economic Performance in Indonesia. <i>Journal of Economic and Finance</i> , 4 (2) : 33-40, ISSN 2321-5925.

Publikasi buku

No.	Buku
1.	Priyarsono DS, Widyastutik, and H Reinhardt. 2007. <i>Ekonomi Publik</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 256 halaman. ISBN 979-011-207-6.
2.	Priyarsono DS, Sahara, and M Firdaus, 2007. <i>Ekonomi Regional</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 270 halaman. ISBN 979-011-207-7.
3.	Priyarsono DS and E Rustiadi (Editors). 2010. <i>The Political Economics of Regional Development</i> . IRSA & Crespent Bogor Agricultural University: Bogor. 250 halaman. ISBN 978-979-25-7258-2.
4.	Priyarsono DS. 2011. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam PerspektifEkonomi Regional</i> . IPB Press: Bogor. 226+xiv halaman. ISBN 978-979-493-333-6.
5.	Priyarsono DS, dkk. 2013. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam Perspektif Ekonomi Regional</i> . Edisi Kedua. IPB Press: Bogor. 250+xviii halaman. ISBN 978-979-493-333-6.

No.	Jurnal dan Proceedings
44	Budiyanto, DS Priyarsono, BM Sinaga, and T Sudaryanto, 2014. The Impacts of Regional Governments’ Expenditures on the Agricultural Sector and Economic Performance in Indonesia. <i>Journal of Economic and Finance</i> , 4 (2) : 33-40, ISSN 2321-5925.

Publikasi buku

No.	Buku
1.	Priyarsono DS, Widyastutik, and H Reinhardt. 2007. <i>Ekonomi Publik</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 256 halaman. ISBN 979-011-207-6.
2.	Priyarsono DS, Sahara, and M Firdaus, 2007. <i>Ekonomi Regional</i> . Universitas Terbuka: Jakarta. 270 halaman. ISBN 979-011-207-7.
3.	Priyarsono DS and E Rustiadi (Editors). 2010. <i>The Political Economics of Regional Development</i> . IRSA & Crespent Bogor Agricultural University: Bogor. 250 halaman. ISBN 978-979-25-7258-2.
4.	Priyarsono DS. 2011. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam PerspektifEkonomi Regional</i> . IPB Press: Bogor. 226+xiv halaman. ISBN 978-979-493-333-6.
5.	Priyarsono DS, dkk. 2013. <i>Dari Pertanian ke Industrialisasi: Pembangunan dalam Perspektif Ekonomi Regional</i> . Edisi Kedua. IPB Press: Bogor. 250+xviii halaman. ISBN 978-979-493-333-6.

No.	Buku
6.	Afiatno BE, BP Resosudarmo, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2011. <i>Indonesia’s Regional Economy in the Globalisation Era</i> . IRSA & Airlangga University Press. 293 + xxi halaman. ISBN 978-602-8967-23-5.
7.	Imansyah MH, BP Resosudarmo, Suryani, S Siregar, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2013. <i>Regional Development, Natural Resources, and Public Goods in Indonesia during the Global Financial Crisis</i> . University of Indonesia Press: Jakarta. ISBN 978-979-456-531-5.
8.	Fahmi M, AA Yusuf, M Purnagunawan, BP Resosudarmo, and DS Priyarsono (Editors). 2014. <i>Government and Communities: Sharing the Common Goals</i> . IRSA & UNPAD Press. ISBN 978-602-9238-66-2.

Partisipasi dalam pertemuan ilmiah dan kegiatan profesional lain

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
1.	Visiting Fellowship, Delft University of Technology, Delft, the Netherlands, 1995.
2.	International Conference on Industrial Policy, University of the Philippines, Manila, the Philippines, 1997.
3.	Official Visit to the Ministry of Finance, Seoul, Republic of Korea, 2004.
4.	Academic Seminar on International Economics, Nagoya University, 2006.
5.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Jeju, Republic of Korea, 2006.

No.	Buku
6.	Afiatno BE, BP Resosudarmo, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2011. <i>Indonesia’s Regional Economy in the Globalisation Era</i> . IRSA & Airlangga University Press. 293 + xxi halaman. ISBN 978-602-8967-23-5.
7.	Imansyah MH, BP Resosudarmo, Suryani, S Siregar, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2013. <i>Regional Development, Natural Resources, and Public Goods in Indonesia during the Global Financial Crisis</i> . University of Indonesia Press: Jakarta. ISBN 978-979-456-531-5.
8.	Fahmi M, AA Yusuf, M Purnagunawan, BP Resosudarmo, and DS Priyarsono (Editors). 2014. <i>Government and Communities: Sharing the Common Goals</i> . IRSA & UNPAD Press. ISBN 978-602-9238-66-2.

Partisipasi dalam pertemuan ilmiah dan kegiatan profesional lain

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
1.	Visiting Fellowship, Delft University of Technology, Delft, the Netherlands, 1995.
2.	International Conference on Industrial Policy, University of the Philippines, Manila, the Philippines, 1997.
3.	Official Visit to the Ministry of Finance, Seoul, Republic of Korea, 2004.
4.	Academic Seminar on International Economics, Nagoya University, 2006.
5.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Jeju, Republic of Korea, 2006.

No.	Buku
6.	Afiatno BE, BP Resosudarmo, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2011. <i>Indonesia’s Regional Economy in the Globalisation Era</i> . IRSA & Airlangga University Press. 293 + xxi halaman. ISBN 978-602-8967-23-5.
7.	Imansyah MH, BP Resosudarmo, Suryani, S Siregar, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2013. <i>Regional Development, Natural Resources, and Public Goods in Indonesia during the Global Financial Crisis</i> . University of Indonesia Press: Jakarta. ISBN 978-979-456-531-5.
8.	Fahmi M, AA Yusuf, M Purnagunawan, BP Resosudarmo, and DS Priyarsono (Editors). 2014. <i>Government and Communities: Sharing the Common Goals</i> . IRSA & UNPAD Press. ISBN 978-602-9238-66-2.

Partisipasi dalam pertemuan ilmiah dan kegiatan profesional lain

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
1.	Visiting Fellowship, Delft University of Technology, Delft, the Netherlands, 1995.
2.	International Conference on Industrial Policy, University of the Philippines, Manila, the Philippines, 1997.
3.	Official Visit to the Ministry of Finance, Seoul, Republic of Korea, 2004.
4.	Academic Seminar on International Economics, Nagoya University, 2006.
5.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Jeju, Republic of Korea, 2006.

No.	Buku
6.	Afiatno BE, BP Resosudarmo, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2011. <i>Indonesia’s Regional Economy in the Globalisation Era</i> . IRSA & Airlangga University Press. 293 + xxi halaman. ISBN 978-602-8967-23-5.
7.	Imansyah MH, BP Resosudarmo, Suryani, S Siregar, DS Priyarsono, and AA Yusuf (Editors). 2013. <i>Regional Development, Natural Resources, and Public Goods in Indonesia during the Global Financial Crisis</i> . University of Indonesia Press: Jakarta. ISBN 978-979-456-531-5.
8.	Fahmi M, AA Yusuf, M Purnagunawan, BP Resosudarmo, and DS Priyarsono (Editors). 2014. <i>Government and Communities: Sharing the Common Goals</i> . IRSA & UNPAD Press. ISBN 978-602-9238-66-2.

Partisipasi dalam pertemuan ilmiah dan kegiatan profesional lain

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
1.	Visiting Fellowship, Delft University of Technology, Delft, the Netherlands, 1995.
2.	International Conference on Industrial Policy, University of the Philippines, Manila, the Philippines, 1997.
3.	Official Visit to the Ministry of Finance, Seoul, Republic of Korea, 2004.
4.	Academic Seminar on International Economics, Nagoya University, 2006.
5.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Jeju, Republic of Korea, 2006.

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
6.	International Conference on Bio-energy Development, Jeju, Republic of Korea, 2007.
7.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2008.
8.	European Internal Audit Conference, Berlin, Germany, 2008.
9.	Study Tour (Benchmarking) on Internal Audit Best Practices in State Owned Companies and Public Institutions, Budapest & Vienna, 2008.
10.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2009.
11.	Official Visit to the Airport Authority of Miami, Florida, the USA, 2009.
12.	Official Visit to the Airport Authority of Svarnabhumi & Phuket, Thailand, 2009.
13.	International Conference on Airport Management, Dublin, Ireland, 2010.
14.	Official Visit to the Airport Authority of Frankfurt, Germany, 2010.
15.	Official Visit to the Airport Authority of Geneva, Switzerland, 2010.
16.	Official Visit to the Airport Authority of Mumbai & Bangalore, India, 2011.
17.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2011.
18.	International Conference on Risk Management, Kuala Lumpur, Malaysia, 2012.
19.	Study Tour (Benchmarking) of Risk Management Best Practices in Australia (Sydney & Brisbane), 2012.

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
6.	International Conference on Bio-energy Development, Jeju, Republic of Korea, 2007.
7.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2008.
8.	European Internal Audit Conference, Berlin, Germany, 2008.
9.	Study Tour (Benchmarking) on Internal Audit Best Practices in State Owned Companies and Public Institutions, Budapest & Vienna, 2008.
10.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2009.
11.	Official Visit to the Airport Authority of Miami, Florida, the USA, 2009.
12.	Official Visit to the Airport Authority of Svarnabhumi & Phuket, Thailand, 2009.
13.	International Conference on Airport Management, Dublin, Ireland, 2010.
14.	Official Visit to the Airport Authority of Frankfurt, Germany, 2010.
15.	Official Visit to the Airport Authority of Geneva, Switzerland, 2010.
16.	Official Visit to the Airport Authority of Mumbai & Bangalore, India, 2011.
17.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2011.
18.	International Conference on Risk Management, Kuala Lumpur, Malaysia, 2012.
19.	Study Tour (Benchmarking) of Risk Management Best Practices in Australia (Sydney & Brisbane), 2012.

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
6.	International Conference on Bio-energy Development, Jeju, Republic of Korea, 2007.
7.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2008.
8.	European Internal Audit Conference, Berlin, Germany, 2008.
9.	Study Tour (Benchmarking) on Internal Audit Best Practices in State Owned Companies and Public Institutions, Budapest & Vienna, 2008.
10.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2009.
11.	Official Visit to the Airport Authority of Miami, Florida, the USA, 2009.
12.	Official Visit to the Airport Authority of Svarnabhumi & Phuket, Thailand, 2009.
13.	International Conference on Airport Management, Dublin, Ireland, 2010.
14.	Official Visit to the Airport Authority of Frankfurt, Germany, 2010.
15.	Official Visit to the Airport Authority of Geneva, Switzerland, 2010.
16.	Official Visit to the Airport Authority of Mumbai & Bangalore, India, 2011.
17.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2011.
18.	International Conference on Risk Management, Kuala Lumpur, Malaysia, 2012.
19.	Study Tour (Benchmarking) of Risk Management Best Practices in Australia (Sydney & Brisbane), 2012.

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
6.	International Conference on Bio-energy Development, Jeju, Republic of Korea, 2007.
7.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2008.
8.	European Internal Audit Conference, Berlin, Germany, 2008.
9.	Study Tour (Benchmarking) on Internal Audit Best Practices in State Owned Companies and Public Institutions, Budapest & Vienna, 2008.
10.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2009.
11.	Official Visit to the Airport Authority of Miami, Florida, the USA, 2009.
12.	Official Visit to the Airport Authority of Svarnabhumi & Phuket, Thailand, 2009.
13.	International Conference on Airport Management, Dublin, Ireland, 2010.
14.	Official Visit to the Airport Authority of Frankfurt, Germany, 2010.
15.	Official Visit to the Airport Authority of Geneva, Switzerland, 2010.
16.	Official Visit to the Airport Authority of Mumbai & Bangalore, India, 2011.
17.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2011.
18.	International Conference on Risk Management, Kuala Lumpur, Malaysia, 2012.
19.	Study Tour (Benchmarking) of Risk Management Best Practices in Australia (Sydney & Brisbane), 2012.

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
20.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2013.
21.	Round Table Discussion on Asia Pacific Agriculture Policy, Nay Pyi Taw, Myanmar, 2013.
22.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Manila, the Philippines, 2014.
23.	Penelaah makalah untuk beberapa penebitan jurnal ilmiah, antara lain <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> (Wiley Publishing), <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), <i>Review of Indonesian Economic and Business Studies</i> (RIEBS, LIPI Jakarta), Institute of South East Asia Studies (ISEAS Publishing), <i>New Media and Society</i> (SAGE Publishing), 1995-sekarang.

Daftar mata kuliah (Program S-1) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-1)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Ekonomi Regional dan Perkotaan
3.	Mikroekonomi I
4.	Ekonomi Umum

Daftar mata kuliah (Program S-2) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-2)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Agribisnis
3.	Ekonomi Regional
4.	Kebijakan Ekonomi Regional
5.	Mikroekonomi II

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
20.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2013.
21.	Round Table Discussion on Asia Pacific Agriculture Policy, Nay Pyi Taw, Myanmar, 2013.
22.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Manila, the Philippines, 2014.
23.	Penelaah makalah untuk beberapa penebitan jurnal ilmiah, antara lain <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> (Wiley Publishing), <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), <i>Review of Indonesian Economic and Business Studies</i> (RIEBS, LIPI Jakarta), Institute of South East Asia Studies (ISEAS Publishing), <i>New Media and Society</i> (SAGE Publishing), 1995-sekarang.

Daftar mata kuliah (Program S-1) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-1)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Ekonomi Regional dan Perkotaan
3.	Mikroekonomi I
4.	Ekonomi Umum

Daftar mata kuliah (Program S-2) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-2)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Agribisnis
3.	Ekonomi Regional
4.	Kebijakan Ekonomi Regional
5.	Mikroekonomi II

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
20.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2013.
21.	Round Table Discussion on Asia Pacific Agriculture Policy, Nay Pyi Taw, Myanmar, 2013.
22.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Manila, the Philippines, 2014.
23.	Penelaah makalah untuk beberapa penebitan jurnal ilmiah, antara lain <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> (Wiley Publishing), <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), <i>Review of Indonesian Economic and Business Studies</i> (RIEBS, LIPI Jakarta), Institute of South East Asia Studies (ISEAS Publishing), <i>New Media and Society</i> (SAGE Publishing), 1995-sekarang.

Daftar mata kuliah (Program S-1) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-1)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Ekonomi Regional dan Perkotaan
3.	Mikroekonomi I
4.	Ekonomi Umum

Daftar mata kuliah (Program S-2) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-2)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Agribisnis
3.	Ekonomi Regional
4.	Kebijakan Ekonomi Regional
5.	Mikroekonomi II

No	Pertemuan Ilmiah dan kegiatan Profesional
20.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Seoul, Republic of Korea, 2013.
21.	Round Table Discussion on Asia Pacific Agriculture Policy, Nay Pyi Taw, Myanmar, 2013.
22.	International Conference on Asia Pacific Agriculture Policy, Manila, the Philippines, 2014.
23.	Penelaah makalah untuk beberapa penebitan jurnal ilmiah, antara lain <i>Review of Urban and Regional Development Studies</i> (Wiley Publishing), <i>Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia</i> (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), <i>Review of Indonesian Economic and Business Studies</i> (RIEBS, LIPI Jakarta), Institute of South East Asia Studies (ISEAS Publishing), <i>New Media and Society</i> (SAGE Publishing), 1995-sekarang.

Daftar mata kuliah (Program S-1) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-1)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Ekonomi Regional dan Perkotaan
3.	Mikroekonomi I
4.	Ekonomi Umum

Daftar mata kuliah (Program S-2) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-2)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Agribisnis
3.	Ekonomi Regional
4.	Kebijakan Ekonomi Regional
5.	Mikroekonomi II

Daftar mata kuliah (Program S-3) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-3)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Manajemen dan Bisnis
3.	Ekonometrika Lanjut
4.	Teori Harga Pertanian Lanjut
5.	Perencanaan Pembangunan Pertanian

Jumlah lulusan bimbingan tugas akhir

Program Studi	S1	S2	S3
Matematika, Statistika, Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian	33	0	0
Ilmu Ekonomi	47	13	0
Ekonomi Pertanian, Ilmu-ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, Manajemen dan Bisnis	0	25	27
Jumlah	80	38	27

Daftar mata kuliah (Program S-3) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-3)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Manajemen dan Bisnis
3.	Ekonometrika Lanjut
4.	Teori Harga Pertanian Lanjut
5.	Perencanaan Pembangunan Pertanian

Jumlah lulusan bimbingan tugas akhir

Program Studi	S1	S2	S3
Matematika, Statistika, Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian	33	0	0
Ilmu Ekonomi	47	13	0
Ekonomi Pertanian, Ilmu-ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, Manajemen dan Bisnis	0	25	27
Jumlah	80	38	27

Daftar mata kuliah (Program S-3) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-3)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Manajemen dan Bisnis
3.	Ekonometrika Lanjut
4.	Teori Harga Pertanian Lanjut
5.	Perencanaan Pembangunan Pertanian

Jumlah lulusan bimbingan tugas akhir

Program Studi	S1	S2	S3
Matematika, Statistika, Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian	33	0	0
Ilmu Ekonomi	47	13	0
Ekonomi Pertanian, Ilmu-ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, Manajemen dan Bisnis	0	25	27
Jumlah	80	38	27

Daftar mata kuliah (Program S-3) yang diampu

No.	Mata Kuliah (Program S-3)
1.	Matematika untuk Ekonomi
2.	Matematika dan Statistika untuk Manajemen dan Bisnis
3.	Ekonometrika Lanjut
4.	Teori Harga Pertanian Lanjut
5.	Perencanaan Pembangunan Pertanian

Jumlah lulusan bimbingan tugas akhir

Program Studi	S1	S2	S3
Matematika, Statistika, Ilmu-ilmu Sosial Ekonomi Pertanian	33	0	0
Ilmu Ekonomi	47	13	0
Ekonomi Pertanian, Ilmu-ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan, Manajemen dan Bisnis	0	25	27
Jumlah	80	38	27
