

Authors

Nurdin Ardalepa

Affiliation

Universitas Islam Kalimantan
Muhammad Aryad Al Banjari
Banjarmasin

Email

Nurdinsyapruddin@gmail.com

Date Submission

25 Desember 2023

Date Accepted

15 January 2023

Date Published

30 January 2023

DOI

10.52249

**KEADILAN DALAM PEMBIAYAAN
INFRASTRUKTUR DI INDONESIA**

Abstract

Infrastructure have a crucial role in the development of a country. The availability of adequate infrastructure makes it easier for the population to access their basic needs, such as highways, public transportation, clean water, and employment opportunities. In this regard, the government has been actively involved in sustainable infrastructure development, considering various aspects such as economic, social, cultural, and environmental to ensure that no aspect is neglected. Of course, such infrastructure development requires sufficient funding, one of which is through private investors, such as infrastructure financing companies. The purpose of this research is to examine the implementation of equitable infrastructure financing in Indonesia, aiming to achieve the expected outcomes of such development. The research method employed in this study is a normative juridical approach, utilizing legal regulations and a conceptual approach. The findings of this research reveal that infrastructure financing in Indonesia is not solely reliant on the national budget (APBN) but also involves private investors. The collaboration between the government and private investors in infrastructure financing is facilitated through the Public Private Partnership (PPP) scheme, with project execution under the Private Sector Participation (KPS). Furthermore, the government has introduced various policies and strategies to realize equitable infrastructure development in Indonesia.

Keywords: *Development Law, Infrastructure Financing, Sustainable Development*

Abstrak

Infrastruktur memiliki peranan penting dalam perkembangan suatu negara. Tersedianya infrastruktur yang memadai akan mempermudah akses masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, baik berupa jalan tol, transportasi umum, air bersih, hingga lapangan pekerjaan. Pemerintah dalam hal ini telah gencar melakukan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dengan memperhatikan berbagai aspek seperti ekonomi, sosial, budaya, maupun lingkungan sehingga tidak ada aspek yang terabaikan. Tentu saja pembangunan infrastruktur tersebut perlu disokong dengan sumber pendanaan yang memadai, salah satunya melalui investor swasta seperti perusahaan pembiayaan infrastruktur. Tujuan penelitian ini ialah untuk mengetahui pelaksanaan pembiayaan infrastruktur yang berkeadilan di Indonesia sehingga dapat memberikan *output* yang diharapkan dari pembangunan tersebut. Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini merupakan

yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa pembiayaan infrastruktur di Indonesia tidak hanya berasal dari APBN, tetapi juga investor swasta. Keterkaitan antara pemerintah dengan investor swasta dalam pembiayaan infrastruktur ialah melalui skema *Public Private Partnership* (PPP) dengan pelaksanaan proyek melalui Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS). Selain itu, terdapat beberapa kebijakan serta strategi yang dicanangkan oleh pemerintah guna mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkeadilan di Indonesia.

Kata Kunci: Hukum Pembangunan, Pembiayaan Infrastruktur, Pembangunan Berkelanjutan

PENDAHULUAN

Pada awal tahun 2022, Indonesia terpilih sebagai tuan rumah penyelenggaraan forum G20 yang berlangsung di Bali. G20 sendiri merupakan forum kerja sama multilateral dari 19 negara utama dan Uni Eropa (EU) yang terdiri dari perwakilan Afrika Selatan, Amerika Serikat, Arab Saudi, Argentina, Australia, Brasil, India, Indonesia, Inggris, Italia, Jepang, Jerman, Kanada, Meksiko, Republik Korea, Rusia, Perancis, Tiongkok, Turki, dan Uni Eropa. Acara tersebut membahas beberapa topik seperti penanganan krisis, arsitektur keuangan internasional, perdagangan internasional, pengembangan infrastruktur, perpajakan internasional, serta penguatan global partnership. Presiden Joko Widodo menyatakan harapannya bahwa forum G20 dapat digunakan untuk mendorong percepatan pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*). Urgensi dari percepatan ini didasari oleh meningkatnya kemiskinan ekstrim akibat pandemi serta terganggunya stabilitas bahan kebutuhan dasar maupun industri khususnya di negara-negara berkembang. Paling tidak terdapat tiga hal yang dapat dilakukan untuk mempercepat pencapaian SDGs sekaligus sebagai upaya pemulihan ekonomi, salah satunya adalah pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan.

Sebagaimana diketahui bahwa populasi penduduk di Indonesia telah mencapai 267 juta jiwa. Angka tersebut tentu akan semakin meningkat sehingga akan menimbulkan berbagai permasalahan seperti kepadatan penduduk, penurunan kualitas lingkungan hidup, hingga kemiskinan. Kondisi ini tentu menuntut pemerintah untuk gencar menyediakan infrastruktur dengan prinsip pembangunan berkelanjutan. Pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan tidak hanya berfokus pada satu sudut pandang saja, tetapi juga memperhatikan semua aspek dari hulu ke hilir yang terdampak dari pembangunan infrastruktur tersebut. Dalam hal ini, maka tidak ada lagi infrastruktur yang terbangun dengan mengabaikan aspek ekonomi, sosial, budaya, maupun lingkungan.

Pembangunan berkelanjutan diharapkan dapat memberikan dampak positif bagi kehidupan masyarakat di Indonesia. Hal positif yang timbul dari penerapan pembangunan tersebut seperti berkurangnya emisi karbon, peningkatan implementasi energi terbarukan, tersedianya lapangan pekerjaan hijau, serta berkurangnya kesenjangan. Salah satu contoh penerapan infrastruktur berkelanjutan yang mengedepankan prinsip berkelanjutan adalah *Sustainable City* di Yas Island, Uni Emirat Arab. Kota tersebut direncanakan akan memiliki semua elemen kehidupan berkelanjutan yang berkualitas tinggi dalam rangka mewujudkan pengurangan emisi karbon. Masyarakat di kota tersebut akan dilayani dengan energi yang

berasal dari energi terbarukan. Hal tersebut memungkinkan masyarakat untuk menghemat hingga 100 persen penggunaan energi khususnya energi listrik. Selain itu, kota tersebut direncanakan akan menerapkan perumahan yang bebas mobil, penyediaan fasilitas daur ulang, dan pertanian vertikal dalam ruangan.

Selain dari pembangunan Sustainable City, Pemerintah UEA sebelumnya telah memiliki success story terkait sustainable infrastructure. Contohnya adalah pembangunan Kota Masdar, Uni Emirat Arab. Mubadala Development Company merupakan perusahaan swasta yang bekerja sama dengan pemerintah untuk membangun Proyek Pembangunan Kota Masdar. Pembangunan kota ini pada prinsipnya mengedepankan tiga pilar pembangunan berkelanjutan, yaitu sosial, ekonomi, dan lingkungan. Kota Masdar tersebut dicanangkan menjadi kota pertama di Uni Emirat Arab dengan tingkat emisi nol emisi karbon, melalui penggunaan panel surya sebagai satu-satunya sumber listrik di kota tersebut, penggunaan infrastruktur transportasi tanpa emisi karbon seperti kereta listrik, *personal rapid transit*, rute sepeda, jaringan bus elektrik, dan menggantikan siklus 'buat-pakai-buang' menjadi 'buat-pakai-gunakan kembali' dengan penerapan pengelolaan sampah yang modern.

Pemerintah turut berpartisipasi dalam *Paris Agreement* guna mendorong pembangunan berkelanjutan. Paris Agreement merupakan kesepakatan lingkungan yang terjalin oleh hampir setiap negara termasuk Indonesia untuk mengatasi perubahan iklim dan dampak negatifnya. Selain itu, pemerintah juga turut menerapkan beberapa aspek untuk mendorong pembangunan berkelanjutan seperti penerapan prinsip-prinsip *Quality Infrastructure Investment (QII)*, *Green Infrastructure*, dan *Circular Economy Infrastructure*. Melalui upaya-upaya tersebut, diharapkan pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat memberikan manfaat serta mampu mengatasi permasalahan yang dihadapi. Namun, untuk menerapkan pembangunan berkelanjutan tersebut tentu membutuhkan sokongan biaya yang mencukupi, salah satunya melalui adanya Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan dibuat untuk meningkatkan peran Lembaga Pembiayaan dalam proses pembangunan nasional, serta memberikan penjelasan mengenai jenis, kegiatan usaha, pembatasan, juga pengawasan. Pasal 8 Perpres RI Nomor 9 menyebutkan bahwa "Ketentuan lebih lanjut tentang persyaratan, tata cara pendirian perusahaan dan pelaksanaan kegiatan usaha diatur oleh Menteri". Berdasarkan Pasal tersebut, ditetapkanlah Peraturan Menteri Keuangan Nomor 100/PMK.010/2009 Tentang Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur. Permenkeu ini selanjutnya menjadi landasan dasar pembiayaan infrastuktur di Indonesia. Pasal 1 ayat (2) menyatakan "Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur adalah badan usaha yang khusus didirikan untuk melakukan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana pada proyek infrastruktur". Selanjutnya Pasal 1 Ayat (3) menyatakan "Infrastruktur adalah prasarana yang dapat memperlancar mobilitas arus barang dan jasa".

BAB II Peraturan Menteri Keuangan Nomor 100/PMK.010/2009 Pasal 2 ayat (1) mengatur tentang kegiatan usaha Perusahaan Lembaga Pembiayaan yang meliputi pemberian pinjaman langsung (*direct lending*) untuk Pembiayaan Infrastruktur; refinancing atas infrastruktur yang telah dibiayai pihak lain; dan/ atau pemberian pinjaman subordinasi (*subordinated loans*) yang berkaitan dengan Pembiayaan Infrastruktur. Lebih lanjut, Pasal 2 ayat (2) menyebutkan bahwa untuk mendukung kegiatan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Perusahaan Pembiayaan Infrastruktur dapat pula melakukan hal-hal antara lain pemberian dukungan kredit (*credit enhancement*), termasuk penjaminan untuk Pembiayaan

Infrastruktur; pemberian jasa konsultasi (*advisory services*); penyertaan modal (*equity investment*); upaya mencari *swap market* yang berkaitan dengan Pembiayaan Infrastruktur; dan/atau kegiatan atau pemberian fasilitas lain yang terkait dengan Pembiayaan Infrastruktur setelah memperoleh persetujuan Menteri.

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, terdapat tujuan penelitian yang ingin dicapai melalui rumusan masalah yang diteliti. Pertama, mengetahui konsep dasar dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Kedua, mengetahui keterkaitan investor dan pemerintah dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Ketiga, mengetahui komitmen Pemerintah Indonesia ke depan dalam pengaturan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Keempat, mengetahui peran pemerintah dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Kelima, mengetahui kebijakan dan strategi pemerintah Indonesia ke depan dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yakni menganalisa sumber hukum maupun non hukum dikaitkan dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian ini memfokuskan kepada beberapa metode pendekatan, yaitu metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan metode pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*). Permasalahan yang akan diteliti akan dianalisis dengan menggunakan metode deduktif, yakni memaparkan kondisi yang umum sehingga menghasilkan suatu konklusi dalam bentuk argumentasi (Peter Marzuki, 2016).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Konsep Dasar dalam Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia

Komponen struktur pembiayaan infrastruktur meliputi tiga hal yaitu bentuk pembiayaan, instrumen pembiayaan, dan biaya modal yang digunakan dalam proyek pembangunan infrastruktur. Pemaparan mengenai ketiga komponen tersebut akan diuraikan dalam penjelasan di bawah ini.

1. Bentuk pembiayaan

Bentuk pembiayaan merupakan pemilihan cara pada bagaimana suatu proyek pembangunan infrastruktur akan dijalankan dan dibiayai oleh investor. Bentuk pembiayaan dalam pembiayaan infrastruktur antara lain sebagai berikut:

a. *Corporate Balance Sheet/Corporate Finance*

Bentuk pembiayaan dengan menggunakan *corporate balance sheet/corporate finance* merupakan bentuk pembiayaan infrastruktur tradisional di mana perusahaan yang bergerak di bidang pembangunan dan operasi infrastruktur menerbitkan saham di pasar, atau meminjam dana melalui pasar modal untuk membiayai proyeknya. Perusahaan yang menjalankan proyek infrastruktur memiliki portofolio proyek yang terdiversifikasi dengan kinerja dan risiko operasional yang berbeda-beda. Pada *corporate balance sheet/corporate finance*, aset dari sumber dana proyek yang dibiayai akan menjadi bagian dari aset dan sumber dana dari perusahaan pemilik yang dibangun. Instrument pembiayaan yang dapat digunakan pada bentuk pembiayaan *corporate balance sheet / corporate finance* meliputi *corporate bonds, green bonds, subordinated bonds, direct/co-investment lending to infrastructure corporate, syndicated loans, preferred stocks, listed infrastructure, closed-end fund, dan direct/coinvestment in infrastructure corporate equity*.

b. *Infrastructure Project Finance*

Bentuk pembiayaan *infrastructure project finance* merupakan bentuk pembiayaan di mana perusahaan yang akan melaksanakan proyek atau sebagai sponsor membentuk suatu entitas khusus sebagai alat untuk melaksanakan proyek yang akan dibangun atau disebut sebagai *special-purpose-vehicle* (SPV) yang dibentuk khusus untuk melaksanakan suatu *project company* yang keberadaannya hanya sepanjang proyeknya masih berjalan. Dengan demikian, pada *infrastructure project finance*, aset dan sumber dana proyek akan dicatat terpisah dari aset dan sumber dana dari perusahaan sponsornya. Instrumen yang digunakan pada bentuk pembiayaan *infrastructure project finance* meliputi *corporate bonds, green bonds, subordinated bonds, direct/co-investment lending to infrastructure corporate, syndicated loans, subordinated bonds, convertible bonds, preferred stocks, listed infrastructure, closed end funds, dan direct/co-investment in infrastructure corporate equity*.

3.1.1 Instrumen Pembiayaan

Gambar 3.1 Instrumen Pada Pembiayaan Infrastruktur

Kategori Aset	Instrumen	Infrastruktur Proyek	Neraca Perusahaan / Pendanaan	Komoditas Pasar
Debet	Obligasi (Bonds)	Project Bonds Municipal, Sub-Sovereign Bonds, Green Bonds, Sukuk	Corporate bonds, green bonds Subordinated Bonds	Bond Indices, Bond Funds
	Pinjaman (loans)	Direct/Co-Investment Lending to Infrastructure Project, Syndicated Project Loans	Direct/Co-Investment Lending to Infrastructure Corporate, Syndicated Loans	Debt Funds, Loan Indices
Mixed	Campuran (Hybrid)	Subordinated Loans/Bonds, Mezzanine finance	Subordinated Bonds, Convertible Bonds, Preferred Stocks	Mezzanine Debt Funds, Hybrid Debt Funds
Equity	Listed	YieldCos	Listed Infrastructure, Closed-end Funds	Listed Infrastructure Equity Funds
	Unlisted	Direct/Co-investment in Infrastructure Project Equity	Direct/Co-investment in Infrastructure Corporatet Equity	Unliisted Infrastructure Equity Funds

Sumber: Putri dan Wisudanto, 2016.

Instrumen pembiayaan merupakan alat yang digunakan untuk membiayai suatu proyek pembangunan infrastruktur. Berdasarkan Gambar 3.1, instrumen keuangan yang umum digunakan dalam pembiayaan infrastruktur adalah obligasi, pinjaman bank, campuran dari hutang dan ekuitas. Obligasi pembiayaan meliputi *project bonds, municipal, sub-sovereign bonds, green bonds*, dan sukuk, sedangkan pada pinjaman terdiri atas *direct/co-investment lending to infrastructure project*, dan *syndicated project loans*. Instrumen campuran terdiri atas *subordinated loans/bonds, mezzanine finance*. Ekuitas dapat berupa *yieldcos, direct/co-investment in infrastructure project equity*. Instrument pembiayaan penting untuk dipadankan dengan fase proyek pembangunan yang akan dilaksanakan sebab instrumen pembiayaan yang sesuai akan membantu kelancaran pembiayaan dan menghindari risiko kebangkrutan proyek pembangunan infrastruktur. Secara umum, instrument pembiayaan dengan menggunakan ekuitas digunakan pada fase konstruksi. Sedangkan ketika proyek sudah selesai dibangun, dan sudah dapat dioperasikan fasilitasnya, maka instrumen pembiayaan yang tepat untuk membiayai kegiatan operasi dan pemeliharaan (*operation and maintenance*) adalah dengan menggunakan obligasi (Erika Sefila Putrid an Wisudanto, 2017).

2. Biaya Modal

Biaya modal merupakan salah satu tolak ukur untuk menilai apakah keputusan pembelanjaan yang diambil pihak pengelola pembangunan sudah menjadi keputusan yang optimal. Biaya modal juga penting untuk menilai kelayakan suatu usulan proyek investasi. Peranan biaya modal dalam menilai kelayakan suatu usulan investasi bergantung pada metode yang digunakan. Pada metode NPV, biaya modal berfungsi sebagai tingkat diskon (*discount rate*), sedangkan pada metode IRR biaya modal berfungsi sebagai *cut off rate*.

Biaya modal merupakan tingkat pendapatan minimum yang disyaratkan pemilik modal. Dari sudut pandang perusahaan yang memperoleh dana, tingkat pendapatan yang disyaratkan tersebut merupakan biaya atas dana yang diperoleh perusahaan. Besar kecilnya biaya modal suatu perusahaan tergantung pada sumber dana yang digunakan perusahaan untuk membiayai investasi, khususnya sumber dana yang bersifat jangka panjang. Biaya modal penting dipertimbangkan khususnya dalam pengambilan keputusan investasi jangka panjang. Secara garis besar biaya modal dari masing-masing sumber dana dibagi menjadi dua kelompok sebagai berikut (Heri Vidiyanto, 2009) :

a. Biaya modal dari ekuitas

Biaya modal ekuitas dapat diartikan sebagai tingkat pendapatan minimum yang harus diperoleh perusahaan atas investasi yang dibelanjai dengan ekuitas. Penggunaan rumus turunan CAPM (*Capital Asset Pricing Model*) yang menyatakan bahwa pendapatan yang diharapkan (*expected return*) dari investasi saham ditentukan oleh pendapatan investasi bebas risiko dan premi risiko pasar (Herlianto, 2013). Besarnya premi risiko pada pendekatan ini ditentukan oleh besar kecilnya risiko sistematis (β) saham.

Gambar 3.2 Beta Perusahaan

Perusahaan	2013	2014	2015
Adhi Karya	3,194	6,37	0,593
Pembangunan Perumahan	2,57	2,549	0,886
Total Bangun Persada	2,579	4,08	1,697
Waskita Karya	3,332	4,417	0,944
Wijaya Karya	2,11	3,471	1,155

Sumber: Herlianto, 2013.

Berdasarkan pada perhitungan dan pengamatan terhadap risiko sistematis 5 perusahaan konstruksi terbesar di Indonesia dengan menggunakan perhitungan CAPM, diperoleh rata-rata risiko sistematis sejak 2013-2015 sesuai gambar 3.2. Tampak pada gambar 3.2 pada tahun 2013 PT Waskita Karya (WK) memiliki risiko sistematis terbesar yaitu sebesar 3,332 disusul PT Adhi Karya (ADHI) sebesar 3,194. Pada tahun 2014, risiko sistematis rata-rata mengalami peningkatan dengan risiko sistematis tertinggi ADHI sebesar 6,37 disusul dengan WK sebesar 4,417. Hal tersebut di karenakan adanya pesta demokrasi di Indonesia sehingga risiko pasar modal di Indonesia mengalami peningkatan.

Sedangkan pada tahun 2015 risiko sistematis tertinggi ada pada PT Total Bangun Persada (TOTAL) dengan nilai 1,697 disusul dengan PT Wijaya Karya (WIK) sebesar 1,155. Selanjutnya setelah mengetahui risiko sistematis setiap perusahaan dilakukan analisa lebih lanjut tentang *Cost of Equity* (COE) dengan metode Estimasi (CAPM), diperoleh COE lima perusahaan besar konstruksi seperti terlihat dalam Gambar 3.2 Pada tahun 2013, tampak

dalam table 3 perusahaan WK memiliki COE tertinggi sebesar 12,51% disusul dengan ADHI sebesar 12,26%.

Gambar 3.3 *Cost of Equity*

Perusahaan	2013	2014	2015
Adhi Karya	12,26%	12,70%	8%
Pembangunan Perumahan	11,15%	9,59%	8,24%
Total Bangun Persada	11,16%	10,84%	8,90%
Waskita Karya	12,51%	11,11%	8,29%
Wijaya Karya	10,32%	10,34%	8,46%

Sumber: Ritonga, 2020.

Biaya modal yang berasal dari ekuitas cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan biaya modal dari hutang, sebab pemegang ekuitas biasanya mensyaratkan tingkat pengembalian (*required rate of return*) atas ekuitas yang mereka investasikan lebih tinggi dibandingkan dengan suku bunga hutang. Tingkat ekuitas yang lebih rendah akan mengurangi biaya suatu proyek pembangunan. Batas akhir pada tingkat ekuitas yang lebih rendah menunjukkan semakin tingginya risiko atas hutang. Bank dan institusi keuangan mungkin tidak berkemauan untuk membiayai sebuah proyek yang tampak tidak layak atau *unbankable*. Hal ini mengakibatkan pihak-pihak yang akan mendanai dengan hutang akan meningkatkan tingkat *risk premium* untuk proyek dengan tingkat ekuitas rendah (Fitri Sholawati Ritonga, 2020).

b. Biaya modal dari hutang

Biaya modal hutang merupakan tingkat keuntungan yang disyaratkan pemberi pinjaman atas investasi perusahaan yang dibelanjai dengan hutang. Biaya modal harus ditanggung perusahaan karena perusahaan menggunakan hutang untuk membelanjai investasinya. Biaya modal hutang dapat dilihat dari nilai kupon obligasi yang diterbitkan perusahaan pelaksana proyek pembangunan.

Gambar 3.4 *Average Cost of Debt Perusahaan*

Perusahaan	2013
Adhi Karya	8,925%
Pembangunan Perumahan	9,287%
Waskita Karya	9,25%
Wijaya Karya	9,55%

Sumber: Islami, 2015.

Berdasarkan data 4 perusahaan konstruksi terbesar di Indonesia, diperoleh data selama 3 tahun sejak 2013- 2015 menunjukkan bahwa rata-rata perusahaan konstruksi terbesar di Indonesia yang menjalankan proyek pembangunan infrastruktur memiliki biaya modal hutang sebesar 8,925% pada proyek yang dijalankan oleh Adhi Karya, kemudian sebesar 9,28% pada proyek yang dijalankan oleh Pembangunan Perumahan, dan sebesar 9,25% pada proyek yang dijalankan oleh Wskita Karya, serta sebesar 9,55% pada proyek yang dijalankan oleh Wijaya Karya (Iqbal Islamy, 2015).

Berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa selama 3 tahun terakhir proyek yang dijalankan oleh perusahaan infrastruktur tersebut memiliki pendapatan minimal yang disyaratkan dalam membiayai proyek dengan menggunakan hutang hutang pada rata-rata

nilai pendapatan sebesar 9,25% selama tahun 2013-2015. Pelaksanaan peninjauan terkait nilai *cost of capital* berupa biaya modal dari ekuitas (*cost of equity*) dan biaya modal dari hutang (*cost of debt*) kelima perusahaan konstruksi terbesar Indonesia, hasil yang diperoleh mencerminkan bahwa pada tahun 2011 dan 2012, biaya modal dari ekuitas masih lebih tinggi dibandingkan dengan biaya modal dari hutang, sedangkan pada tahun 2015 terlihat bahwa rata-rata nilai biaya modal dari ekuitas lebih kecil dibandingkan dengan biaya modal dari hutang. Hal ini mengimplikasikan bahwa, pembiayaan yang dapat digunakan untuk membiayai proyek infrastruktur dapat ditingkatkan melalui ekuitas, karena nilai biaya modal dari ekuitas lebih rendah dibandingkan hutang (Abdul Sitah, 2019).

B. Korelasi Investor dan Pemerintah dalam Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu faktor terpenting dalam menggerakkan roda perekonomian Indonesia maupun suatu daerah. Infrastruktur juga mempunyai peranan penting dalam pembangunan nasional. Laju pertumbuhan dan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi. Dengan adanya perkembangan dan pembangunan infrastruktur diharapkan menjadi pondasi dalam pembangunan ekonomi yang berkelanjutan.

Berdasarkan studi Bank Dunia, setidaknya 30% dari proses pembangunan disumbang dari ketersediaan dan ketercukupan infrastruktur. Lebih lanjut, untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi sebesar 1 %, dibutuhkan peningkatan investasi infrastruktur 20-30% dari anggaran yang ada. Selanjutnya beberapa studi juga menunjukkan pentingnya peran infrastruktur dalam pembangunan yang mana infrastruktur memiliki elastisitas berkisar 0,07 hingga 0,44 terhadap Produk Domestik Bruto (PDB). Artinya bahwa ketercukupan dan akses yang memadai terhadap infrastruktur berimplikasi positif terhadap pembangunan, seperti penciptaan lapangan kerja, peningkatan efisiensi dan daya saing dalam proses produksi dan pemberdayaan terhadap sumber-sumber daya yang dimiliki suatu wilayah (Bahtiar Rifai, 2014).

Realitasnya, ketersediaan infrastruktur belum mencapai kondisi ideal untuk mendukung perekonomian. Kendala yang dihadapi salah satunya adalah keterbatasan anggaran pemerintah untuk membangun infrastruktur, terutama saat Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara harus didistribusi sebijaksana mungkin untuk membiayai pos-pos penting lainnya seperti kesehatan, pendidikan hingga pos pertahanan keamanan. Lebih lanjut, dalam rangka mencapai target pertumbuhan ekonomi sebesar 7 persen per tahun, Pemerintah Indonesia membutuhkan anggaran pembangunan infrastruktur sebesar Rp1.923,7 Triliun untuk investasi selama tahun 2010 hingga 2014.

Jumlah anggaran yang dialokasikan oleh Pemerintah pusat hanya sebesar 29,1 persen dari total investasi yang dibutuhkan (sekitar Rp 559,54 Triliun) serta jumlah anggaran yang dialokasikan oleh Pemerintah Daerah sebesar Rp 355,07 Triliun. Demikian pemerintah perlu mendorong keterlibatan pihak swasta sebagai investor (baik dari dalam negeri atau investor asing) di dalam pembangunan dan penyediaan infrastruktur melalui skema Public Private Partnership (PPP) yang diharapkan bisa berkontribusi guna menutupi gap anggaran infrastruktur tersebut sebesar Rp 668,34 Triliun. Berbagai jenis proyek infrastruktur yang ditawarkan oleh Pemerintah melalui skema PPP, jenis infrastruktur sosial seperti infrastruktur penyediaan air bersih (water supply), pembangunan waduk, pemabangunan jalan tol, pembuatan rel kereta api, dan lain sebagainya.

Hubungan pemerintah dan pihak investor tidak berjalan lancar seperti yang diharapkan sebab masih banyak proyek Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) yang belum direspon oleh investor. Dari 11 proyek KPS air bersih yang ditetapkan, baru tiga yang berhasil dijual ke swasta, dua dalam tahap lelang, dan satu dalam tahap kelengkapan dokumen pemenang lelang. Delapan proyek lain masih belum memasuki tahapan tender yang harusnya sudah dilakukan sejak tahun 2012 (Bappenas, 2012). Kondisi ini diprediksi akibat terhambatnya penyiapan dokumen penawaran, proses pelelangan, kapasitas Penanggung Jawab Proyek Kerja sama (PJPK), hingga sinkronisasi peraturan dan birokrasi. Tiga proyek KPS lain yang telah memasuki periode pelelangan mengalami kendala seperti keterlambatan dalam proses lelang (dari proses penjangkangan sektor swasta, penilaian dokumen, pelelangan hingga pengumuman pemenang) (Bahtiar Rifai, 2014). Keterlambatan tersebut diperkirakan karena tidak hanya keterbatasan dari Pemerintah namun adanya keterbatasan kapasitas sektor investor dalam membiayai proyek tersebut.

Pada dasarnya dibutuhkan waktu yang tidak sebentar untuk menemukan sektor swasta yang layak dalam aspek teknis, administratif, maupun finansialnya. Berbagai kondisi tersebut menjadi kontraproduktif terhadap upaya pemerintah untuk mendorong peningkatan partisipasi swasta maupun pemenuhan ketersediaan infrastruktur. Tahapan administratif dapat dilakukan secara efisien untuk mengurangi keterlambatan waktu maupun peningkatan biaya yang bermuara pada penerapan tarif yang lebih tinggi sehingga beresiko berkurangnya manfaat dari infrastruktur tersebut. Pemerintah pun tengah berupaya menarik minat swasta melalui beberapa kebijakan terkait, seperti penyediaan *Viability Gap Fund* (VGF), Undang-undang mengenai pertanahan untuk pembangunan infrastruktur, hingga pendirian Lembaga Penjaminan dan Pembiayaan Infrastruktur.

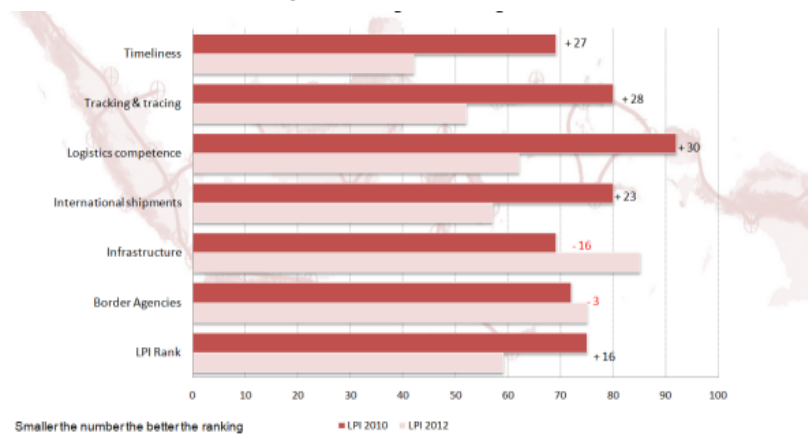
Konsep PPP di Indonesia, lebih dikenal dengan Kerja sama Pemerintah Swasta (KPS), telah diaplikasikan di beberapa kegiatan pembangunan infrastruktur melalui Peraturan Presiden No. 67 Tahun 2005 dengan tujuan utama mewujudkan ketersediaan, kecukupan, kesesuaian dan keberlanjutan infrastruktur bagi pembangunan nasional dan kesejahteraan masyarakat (Muhammad Dzikirullah H. Noho, 2019). KPS diharapkan mampu mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur; meningkatkan kuantitas, kualitas dan efisiensi pelayanan infrastruktur; serta mendorong imbal balik terhadap penggunaan infrastruktur tersebut. KPS tersebut dapat berupa perjanjian kerja sama ataupun izin perusahaan. Selanjutnya, dibandingkan dengan konsep PPP secara umum, KPS lebih menekankan pada kerja sama antara Pemerintah dan Swasta dibandingkan ketentuan yang lebih mendetail (Dwinata Utama, 2010). Skema KPS secara mendetail ditentukan berdasar sektor kegiatan infrastruktur, yaitu kesepakatan antara Penanggung Jawab Proyek Kerja sama (PJPK) dengan Badan Usaha mengacu pada UU No. 67 Tahun 2005.

Program PPP harus diikuti kerangka kebijakan (*policy framework*) yang melingkupinya agar dapat berjalan secara efektif efisien, khususnya menarik minat swasta dalam berpartisipasi. Kerangka kebijakan yang teraktualisasi dalam kelembagaan, yaitu peraturan perundangan dan institusi terkait, sangat dibutuhkan secara kelengkapan maupun cakupannya dalam mengelola skema kerja sama. Kepastian dan kejelasan konsep kelembagaan PPP secara langsung memberikan pemahaman peran-tanggungjawab dan tingkat partisipasi terhadap pemangku kepentingan yang terlibat dalam proses tersebut (Rosiyanti dan Tamin, 2010).

C. Komitmen Pemerintah Indonesia ke Depan dalam Pengaturan Pembangunan Infrastruktur di Indonesia

Berdasarkan data *Global Competitiveness Report 2011-2012*, kondisi infrastruktur Indonesia berada pada peringkat ke-76 (di bawah peringkat kompetitif Indonesia secara keseluruhan yang berada pada ranking ke-46) dari 142 negara. Hal ini menunjukkan bahwa infrastruktur Indonesia masih berada pada kondisi yang sangat mengkhawatirkan yang mana akan menurunkan tingkat daya saing Indonesia secara keseluruhan. Jika dilihat secara rinci beberapa fasilitas infrastruktur dasar, misalnya fasilitas pelabuhan, Indonesia masih berada pada peringkat ke-103 (turun tujuh peringkat dibandingkan tahun sebelumnya). Kemudian, untuk rasio elektrifikasi (RE), pada bulan Maret 2012, RE Indonesia masih berada pada kisaran 74,3 persen. Bandingkan dengan RE Singapura yang sudah mencapai 100 persen, Brunei Darussalam 99,7 persen, Malaysia 99,4 persen, Thailand 99,3 persen, Vietnam 97,6 persen, Philippines 89,7 persen, dan Sri Lanka 76,6 persen (Bappenas).

Gambar 3.5 Logistic Performance Index Indonesia



Sumber: Ministry of Public Works, 2012

Posisi Indonesia hanya lebih baik daripada Mongolia (67,0 persen), India (66,3 persen), dan Pakistan (62,4 persen). Dalam hal air bersih, kondisi Indonesia juga masih sangat jauh dari yang diharapkan. Menurut Badan Pusat Statistik, pada tahun 2010 jumlah rumah tangga yang memperoleh air bersih masih berkisar di 44,19 persen. Jumlah ini hanya meningkat sebesar 17 persen daripada tahun 1993 (BPS, 2019). Hal yang sama terjadi pada Logistic Performance Index, peringkat Indonesia masih sangat jauh dari yang diharapkan terutama untuk aspek infrastruktur (lihat Gambar 3.5).

Keterbatasan penyediaan infrastruktur ini terjadi terutama karena terbatasnya dana pemerintah untuk pembangunan infrastruktur. Pembangunan/pengembangan infrastruktur yang memadai tentunya memerlukan dana yang tidak sedikit. Apabila melihat tingkat ketertinggalan sektor infrastruktur, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas maka diperlukan dana yang sangat besar. Bappenas memperkirakan angka Rp978 triliun untuk pembenahan infrastruktur secara keseluruhan selama rentang waktu 2010 sampai dengan 2014 (sekitar Rp200 triliun setiap tahunnya). Sementara itu, alokasi belanja infrastruktur dalam APBN setiap tahunnya masih relatif kecil sebab sebagian besar belanja APBN sudah dialokasikan dalam belanja-belanja terikat/belanja non diskresioner, seperti belanja transfer ke daerah (35 persen), belanja pegawai dan belanja barang (27 persen), belanja subsidi (20 persen), dan pembayaran bunga utang (11 persen) (Nota Keuangan dan RAPBN, 2011) sehingga diskresi

pemerintah untuk menambah alokasi belanja infrastruktur sulit dilakukan karena kecilnya *fiscal space* tersebut.

Gambar 3.6 Rasio Belanja Modal Terhadap PDB

Uraian	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Capital Spending	54,95	64,29	72,77	75,87	80,29	140,95
GDP	3.338,2	3.957,4	4.954	5.613,4	6.422,9	7.427,1
Ratio of Government Capital Spending to GDP (persen)	1,65	1,62	1,47	1,35	1,25	1,90

Keterangan: Angka bersumber dari anggaran belanja negara
Sumber: Kementerian Keuangan

Walaupun anggaran pemerintah untuk belanja modal terus meningkat secara nominal, tetapi secara rasio terhadap PDB, angkanya masih tetap dibawah dua persen berdasarkan gambar 3.6. Data menunjukkan bahwa tahun 2006 anggaran untuk belanja modal tersedia hanya 1,65 persen dari PDB, ternyata pada tahun 2011 belanja modal tersedia tidak jauh berbeda, hanya 1,9 persen. Padahal secara teori, belanja modal seharusnya minimal lima persen agar dapat mengakselerasi pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan kondisi tersebut, pemerintah perlu mencari strategi baru agar penyediaan infrastruktur tetap bisa dilakukan. Strategi yang dipilih pemerintah yaitu mengundang pihak swasta (asing/domestik) agar bersama-sama membangun dan mengembangkan infrastruktur melalui skema Public Private (Utama, 2015) Partnership (PPP) atau Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) (Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal Badan Kebijakan Fiskal, 2008

Gambar 3.7 Partisipasi Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur

Country	Total Investment US\$ Million	Number of Projects	Population (million)	Income Category
India	96,130	306	1,131.9	Lower income
Nepal	404	8	27.8	Lower income
Pakistan	21,715	47	169.3	Lower income
Sri Lanka	2,640	22	20.1	Lower middle income
China, People's Rep. Of	99,969	805	1,318.0	Lower middle income
Indonesia	40,676	87	231.6	Lower middle income
Malaysia	50,204	96	27.2	Lower middle income
Phillippines	42,243	88	88.7	Lower middle income
Thailand	31,954	96	65.7	Lower middle income
TOTAL	391,302	1,578		

Sumber: Asian Development Bank, 2012

Berdasarkan gambar 3.7, tercatat lebih dari 1.500 proyek infrastruktur skema KPS di Asia Timur dan Selatan dalam kurun waktu kurang dari dua decade dimana sebagian besar ada di China dan India. Dapat terlihat bahwa dari sisi jumlah proyek, Indonesia masih tertinggal dari beberapa negara tetangga seperti Malaysia, Filipina dan Thailand. Fakta tersebut mengindikasikan bahwa peranan swasta masih sangat potensial untuk ikut terlibat dalam pembangunan infrastruktur apalagi dengan jumlah penduduk Indonesia yang sangat besar. Berkaitan dengan kondisi tersebut, pemerintah Indonesia pada tahun 2011 telah mencanangkan program MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) yang memberikan arah pembangunan ekonomi Indonesia hingga tahun 2025. Melalui program tersebut, Indonesia diharapkan menempati posisi sebagai negara maju pada tahun 2025 dengan pendapatan per kapita yang berkisar antara USD14.250-USD 15.500 dengan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara USD4,0-4,5 triliun. Dalam mewujudkan visi sebagaimana dimaksud, diperlukan pertumbuhan ekonomi riil sebesar 6,4-7,5 persen pada periode 2011-2014, dan sekitar 8,0-9,0 persen pada periode 2015-2025 (MP3EI, 2011). Hal inilah yang menjadi salah satu komitmen pemerintah guna mempercepat pembangunan infrastruktur melalui kebijakan serta dukungan yang strategis dan terintegrasi. Komitmen tersebut bertujuan untuk menciptakan iklim investasi yang mampu mendorong keikutsertaan badan usaha swasta dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha yang sehat.

Berdasarkan paparan di atas, Pemerintah Indonesia dapat melakukan formulasi kebijakan yang strategis dan terintegrasi agar infrastruktur yang disediakan dapat mendukung pembangunan ekonomi Indonesia. Bentuk kebijakan dan dukungan yang strategis yang sudah dilakukan oleh Pemerintah dalam rangka mendukung pelaksanaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPS diantaranya adalah dengan terbitnya Perpres Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan telah direvisi dengan Perpres 13 tahun 2010 dan Perpres 56 Tahun 2011. Dalam Perpres tersebut telah diatur bahwa pembangunan infrastruktur dengan skema KPS harus dilakukan dengan prinsip adil, terbuka, transparan, dan bersaing. Berdasarkan ketentuan ini, penyediaan infrastruktur skema KPS diharapkan dapat menghasilkan harga pasar yang rendah, penerimaan publik terhadap pembangunan infrastruktur meningkat, risiko kegagalan proyek berkurang, dan lainnya. Pemerintah juga dapat membuat regulasi dan aturan pelaksana tertentu yang secara langsung maupun tidak langsung dapat mendorong pembangunan atau pengembangan proyek infrastruktur dengan skema KPS (Surachman, 2021).

D. Peran Pemerintah dalam Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia

Indonesia merupakan negara yang sedang berkembang, sebagai negara berkembang sangat diperlukan pembangunan diberbagai sektor untuk mengejar ketertinggalan dari Negara-negara yang sudah menjadi negara maju. Sebelum melakukan pembangunan, Pemerintah harus dapat mengatasi permasalahan yang terjadi, dengan jumlah penduduk Indonesia yang mencapai 267 juta jiwa sering kali menjadi faktor utama timbulnya permasalahan. Salah satu penyebab permasalahannya adalah banyaknya masyarakat yang melakukan urbanisasi ke kota-kota besar, menyebabkan terjadi kepadatan penduduk di suatu kota besar. Salah satu permasalahan yang disebabkan oleh kepadatan penduduk adalah

sering terjadinya kemacetan yang menjadi masalah terutama di kota besar yang sulit untuk diatasi sejak dulu.

Kemacetan tidak hanya berimbas terhadap kehidupan masyarakat, namun juga akan berimbas terhadap tingkat perekonomian suatu daerah yang akan menjadi faktor penting dalam kemajuan negara. Permasalahan yang terjadi tidak hanya tanggung jawab pemerintah daerah, namun juga menjadi tanggung jawab pemerintah pusat atas ketersediaan sarana infrastruktur yang memadai harus segera untuk mencari cara agar masalah macet dapat segera diatasi. Pada saat ini Indonesia mulai gencar melakukan pembangunan di setiap daerah guna mengejar ketertinggalannya dengan Negara yang sudah menjadi negara maju. Dalam pelaksanaan pembangunannya dibutuhkan perencanaan pembangunan yang dilakukan dapat memberikan perubahan dan berdampak baik yang signifikan. Salah satu pembangunan yang dilakukan pemerintah dengan membangun infrastruktur darat bertujuan untuk dapat mengatasi masalah kemacetan serta dapat memudahkan laju perekonomian. Seperti yang dilakukan oleh Negara Cina sebelum meningkatkan perekonomian negaranya pemerintahnya melakukan pembangunan besar-besaran di sektor Infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur darat yang paling mencolok yakni jalan tol, dengan adanya tol masyarakat dapat lebih menghemat waktu dalam melakukan perjalanan serta perusahaan-perusahaan yang pendistribusian produknya menggunakan transportasi darat akan lebih cepat. Pembangunan yang gencar dilakukan oleh pemerintah pasti akan membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Jika pemerintah hanya mengandalkan pendapatan negara dan Pendapatan Asli Daerah (PAD) mungkin tidak akan cukup untuk mendanai pembangunan jalan tol tersebut. Keterbatasan akan dana pembangunan menuntut pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk pintar mengatur dana pembangunan serta mencari sumber-sumber dana tambahan untuk mendanai pembangunan yang dilakukan.

Kebutuhan akan dana pembiayaan dalam pembangunan infrastruktur tidak semata-mata menjadi kewajiban pemerintah pusat, namun juga menjadi kewajiban pemerintah daerah. Kurangnya dana untuk pembangunan, para investor baik investor asing akan berperan sangat penting untuk kelangsungan dan kelancaran pembangunan, dengan begitu akan terjadi keterkaitan saling menguntungkan antara pihak investor dengan pemerintah. Salah satu cara yang seringkali digunakan pemerintah kita untuk mencari dana tambahan yakni dengan melakukan peminjaman sejumlah dana kepada pihak asing maupun pihak pemerintah. Peminjaman merupakan sejumlah uang yang dipinjam (hutang) untuk suatu keperluan dan harus dikembalikan dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, pada pinjaman akan terdapat bunga (kupon) yang harus ditanggung pihak peminjam dan akan dibayar dalam tempo waktu yang telah di sepakati oleh pihak peminjam dan pihak yang member pinjaman.

Biasanya pinjaman yang dilakukan oleh pemerintah adalah pinjaman jangka panjang yang akan dibayar dalam jangka waktu lebih dari 3 tahun. Pada proses peminjaman pemerintah tidak boleh meminjam melebihi batas deficit dan kumulatif pinjaman. Batas pinjaman dalam pemerintah daerah tidak dapat melakukan pinjaman kepada pemerintah asing atau luar negeri serta pemerintah pusat tidak bertanggung jawab atas apapun terhadap pinjaman daerah. Banyak batasan dalam pinjaman daerah, pemerintah daerah akan mendapat tekanan dalam pengembaliannya. Pinjaman yang dilakukan oleh pemerintah dapat berdampak pada strategi pengelolaan pelayanan infrastruktur dan pemerintah tidak

dapat secara penuh dalam mengelola infrastruktur, karena aka nada campur tangan pihak asing dalam pengelolaannya.

Apabila pihak investor ikut campur tangan dalam pengelolaannya, bisa jadi pendapatan dari pembayaran tol dapat masuk ke pihak investor dan akan dianggap sebagai pengembalian pinjaman. Keikutsertaan pihak investor dalam mengelola jalan tol akan ada batas waktu dan cara pengelolaannya yang sudah disepakati sebelumnya. Pembangunan infrastruktur tidak semata-mata dilakukan untuk menyediakan sarana transportasi bagi masyarakat, namun dengan pembangunan infrastruktur jalan tol akan ada feedback dari masyarakat dalam penggunaannya. Masyarakat dapat memanfaatkan jalan tol agar lebih mengefisiensi waktu untuk melakukan aktivitas lainnya, masyarakat maupun pengusaha juga dapat memanfaatkan jalan untuk digunakan sebagai modal transportasi dalam mendistribusikan produk-produk usaha yang dilakukannya. Sehingga pemilihan pembangunan jalan tol dapat secara langsung meningkatkan taraf hidup masyarakat Indonesia apabila dapat dimanfaatkan dengan baik.

E. Kebijakan dan Strategi Pemerintah Indonesia ke Depan dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia

Pertumbuhan ekonomi pada masa Pandemi Covid-19 pada kuartal I Tahun 2020 menunjukkan angka sebesar 2,97% dimana angka tersebut terendah sejak tahun 2001. Kemudian, pada kuartal II Tahun 2020 angka tersebut kian memburuk menjadi -5,32%. Meskipun pertumbuhan ekonomi tersebut menunjukkan adanya pelambatan dibandingkan dengan tahun sebelumnya, perekonomian Indonesia di tahun 2020 diproyeksikan akan tumbuh sebesar 2,3%, dengan skenario terburuk yaitu sebesar 1,6%.

Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Eko D. Poerwanto menyampaikan pendapatnya mengenai kebijakan dan strategi pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia pada acara webinar yang diselenggarakan Universitas Negeri Malang. Demi kelancaran perekonomian, penyelenggaraan jasa konstruksi pada masa pandemi covid-19 di Indonesia harus tetap dilaksanakan melalui tata cara/nilai pengadaan jasa konstruksi yang bersifat kompetitif. Hal tersebut dapat meningkatkan pelayanan publik dan perekonomian nasional maupun daerah, serta memberikan kesempatan lebih luas bagi pengusaha jasa konstruksi skala kecil untuk turut serta dalam penyelenggaraan jasa konstruksi sebagaimana tercantum dengan Permen PUPR NOMOR 07/PRT/M/2019 tentang Standard Pedoman Pengadaan Jasa Konstruksi melalui Penyedia (Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, 2023).

Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dengan menggunakan Solicited di sektor Jalan Jembatan yaitu Jalan Trans Papua (ruas Jayapura-Wamena), O&M Jembatan Suramadu, Jalan bebas hambatan Mamminasata, dan Jembatan Batam-Bintan sendiri masih dalam tahap persiapan. Di sisi lain, Jalan Lintas Timur Sumatera provinsi Sumatera Selatan telah berada pada tahapan penandatanganan KPBU. Kemudian, proyek yang sudah memasuki tahap konstruksi berjalan yaitu Jalan Tol Semarang-Demak. Sedangkan, Proyek KPBU dengan menggunakan Unsolicited di Sektor Jalan dan Jembatan dengan tahap prakualifikasi atau pengadaan pelelangan yaitu sistem transaksi tol nontunai berbasis *Multi Lane Free Flow* (MLFF) dan jalan tol Solo-Yogyakarta-NYA Kulonprogo. Mengenai sektor Sumber Daya Air, Perumahan, dan Permukiman adalah SPAM Regional Karian Serpong dan SPAM Regional Jatiluhur 1.

PUPR dalam jangka lima tahun (2020-2024), memiliki Strategi Pembangunan Infrastruktur salah satunya melanjutkan pembangunan infrastruktur (2015-2019) untuk mendukung pengembangan wilayah seperti KSPN, KEK, Kawasan Industri, Kawasan Bandara/Pelabuhan, dan kawasan produktif lainnya. Kedua, meningkatkan kompetensi SDM, melalui sertifikasi tenaga kerja konstruksi dan program *link and match* (magang) yang mempertemukan industri jasa konstruksi dan dunia pendidikan. Ketiga, mengembangkan strategi pembiayaan alternatif melalui skema KPBU dan skema lainnya yang menarik bagi investor. Keempat, memperkuat dan membuka peluang kerja bagi kontraktor nasional/lokal dengan melakukan, pembinaan melalui regulasi dan kebijakan pemaketan. Kelima, menyederhanakan regulasi dan birokrasi, antara lain dengan merevisi Permen PUPR yang menghambat. Keenam, mempercepat pengadaan barang dan jasa (lelang dini) agar infrastruktur diselesaikan tepat waktu dengan tetap menjaga kualitas konstruksi.

Selain strategi yang dipersiapkan oleh PUPR, pemerintah telah memikirkan strategi dan inisiatif terkait pembiayaan yang memadai dalam mendukung terwujudnya pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan. Hal ini dapat dilihat melalui tersedianya pembiayaan yang mendukung pembangunan berkelanjutan dan terbuka untuk dikerjasamakan dengan lembaga finansial maupun *philanthropies*. Pertama, *Sovereign Wealth Fund* melalui Indonesia *Investment Authority* sebagai bentuk dana pemerintah yang berkontribusi untuk pembangunan yang berkelanjutan. Kedua, *Sustainable Development Goals Indonesia One platform* sebagai bentuk dukungan pemerintah untuk *green project* yang dananya bersumber dari berbagai lembaga filantropis, donor, *climate finance institutions*, MDB, dan sebagainya. Ketiga, *Public Private Partnership (PPP scheme)* sebagai bentuk kebijakan fiskal dan dukungan pemerintah untuk mendukung pembangunan infrastruktur berkelanjutan. Keempat, *Green Climate Fund* yang dananya ditujukan untuk membantu negara berkembang dalam pengurangan emisi gas rumah kaca dan transisi terhadap perubahan iklim, *government/sovereign guarantee* untuk mendukung proyek infrastruktur agar *bankable* dan layak secara finansial. Kelima, *Green Bonds* sebagai salah satu inovasi pembiayaan untuk mendukung pembangunan green infrastruktur di Indonesia.

Pemerintah Indonesia juga berperan aktif mendorong transformasi ekonomi dalam rangka memulihkan perekonomian nasional yang terdampak Covid-19 melalui ekonomi sirkular. Penerapan ekonomi sirkular menurut Kirchgerr, et al. sangat berkaitan erat dengan prinsip berkelanjutan dimana pembangunan infrastruktur dalam rangka meningkatkan perekonomian diikuti dengan peningkatan kualitas lingkungan. Konsep tersebut bertujuan untuk menciptakan pembangunan yang berkeadilan sosial sehingga tetap dapat menopang keberlangsungan hidup generasi mendatang. Terkait hal itu, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan telah mengamanatkan adanya penyelarasan melalui Rancangan Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) (Angga Wijaya, 2021).

Upaya pemerintah dalam Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) memiliki tujuh agenda utama yang dicanangkan. Pertama, mempertkuat ketahanan ekonomi dengan peningkatan inovasi dan kualitas investasi sebagai modal utama mendorong pertumbuhan ekonomi. Kedua, mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan dan menjamin pemerataan. Ketiga, meningkatkan sumber daya manusia yang berkualitas dan berdaya saing tinggi. Keempat, revolusi mental dan pembangunan kebudayaan, baik

dalam sistem pendidikan, tata kelola pemerintahan, maupun sistem sosial. Kelima, memperkuat infrastruktur untuk mendukung perkembangan ekonomi dan pelayanan dasar. Keenam, membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana, dan perubahan iklim. Ketujuh, memperkuat stabilitas politik, hukum, pertahanan, keamanan, serta transformasi layanan publik (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2019).

Keberhasilan agenda yang dicanangkan dalam RPJMN dalam jangka waktu lima tahun (2019-2024) tentu akan berdampak pada keberhasilan RPJPN. Melalui RPJPN, pemerintah bertujuan untuk mencapai masa keemasan Indonesia pada tahun 2045 sebagai negara yang berdaulat, maju, dan berkelanjutan. Lima sasaran utama yang menjadi target pemerintah ialah meningkatkan pendapatan per kapita setara dengan negara maju, mengurangi ketimpangan dan kemiskinan menuju nol persen, memiliki kepemimpinan dan pengaruh di kancah internasional, meningkatnya daya saing sumber daya manusia, serta berkurangnya kadar emisi Gas Rumah Kaca (GRK) menuju *nol zero emission*. Dalam mencapai visi serta sasaran tersebut, maka pemerintah telah mencanangkan delapan agenda utama antara lain sebagai berikut: (Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional, 2023)

- a. Mewujudkan transformasi sosial guna menciptakan generasi yang sehat, cerdas, dan berkualitas;
- b. Mewujudkan transformasi ekonomi melalui peningkatan inovasi IPTEK, ekonomi produktif, ekonomi hijau, transformasi digital, integrasi ekonomi domestik dan global, serta pembangunan perkotaan sebagai pusat pertumbuhan;
- c. Mewujudkan regulasi dan tata kelola yang berintegritas dan adaptif;
- d. Memantapkan supremasi hukum, stabilitas, dan kepemimpinan Indonesia;
- e. Memantapkan ketahanan sosial budaya dan ekologi melalui penguatan ketangguhan masyarakat dan lingkungan yang mampu menyeimbangkan hubungan timbal balik antara sosial budaya dan ekologi, mengoptimalkan sosial budaya untuk menghadapi berbagai bencana dan guncangan, serta berpartisipasi aktif dalam pembangunan serta menjaga keberlanjutan sumber daya alam;
- f. Pembangunan kewilayahan guna meningkatkan dan keadilan pembangunan yang pelaksanaannya disesuaikan dengan karakteristik masing-masing daerah;
- g. Dukungan sarana dan prasarana yang berkualitas dan ramah lingkungan; dan
- h. Menciptakan kesinambungan pembangunan untuk mengawal pencapaian Indonesia emas melalui kaidah pelaksanaan yang efektif serta pembiayaan pembangunan.

Melalui adanya strategi serta kebijakan yang telah dicanangkan oleh pemerintah, diharapkan implementasi pembangunan infrastruktur yang ada dapat memberikan manfaat serta dampak positif bagi kehidupan masyarakat di Indonesia. Terlebih lagi, dengan mengedepankan ekonomi sirkular maupun prinsip pembangunan berkelanjutan akan menciptakan pembangunan infrastruktur yang berkeadilan. Dalam hal ini, kebermanfaatan yang timbul dari pembangunan tersebut tidak hanya dirasakan oleh masyarakat saat ini, tetapi juga dapat secara terus-menerus digunakan oleh generasi mendatang.

KESIMPULANN

Berdasarkan analisa dan pembahasan maka selanjutnya dapat disimpulkan dari 5 perumusan masalah tersebut sebagai berikut.

- a. Konsep dasar dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia meliputi bentuk pembiayaan infrastruktur terdiri dari *infrastructure project finance* dan *corporate balance sheet/corporate*

- finance*, instrument pembiayaan menggunakan obligasi, dan biaya modal yang berasal dari ekuitas, dan biaya modal dari hutang.
- b. Keterkaitan investor dan pemerintah dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia melalui skema *Public Private Partnership* (PPP) dengan pelaksanaan pembiayaan proyek melalui kerjasama pemerintan swasta (KPS).
 - c. Komitmen Pemerintah Indonesia ke depan dalam pengaturan pembangunan infrastuktur di Indonesia selalu mendukung pelaksanaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPS diantaranya adalah dengan terbitnya Perpres Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan telah direvisi dengan Perpres 13 tahun 2010 dan Perpres 56 Tahun 2011.
 - d. Peran pemerintah dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia harus dapat mengatasi permasalahan yang terjadi dengan faktor utama jumlah penduduk Indonesia yang mencapai 267 juta jiwa. Berdasarkan pembiayaan infrastruktur dengan skem PPP dan pelaksanaan pembiayaan antara pemerintah dengan pihak investor dengan skema KPS yang sudah tertuang dalam Perpres nomor 67 tahun 2005 maka pemerintah harus melaksanakan amanat tersebut.
 - e. Kebijakan dan strategi pemerintah Indonesia ke depan dalam pembangunan infrastuktur di Indonesia setelah masa pandemi covid-19 di Indonesia dilaksanakan tata cara/nilai dengan pengadaan jasa konstruksi yang bersifat kompetitif. Tujuan tersebut guna meningkatkan pelayanan publik dan perekonomian nasional maupun daerah sebagaimana tercantum dengan Permen PUPR NOMOR 07/PRT/M/2019 tentang Standar Pedoman Pengadaan Jasa Konstruksi melalui Penyedia. Selain itu, pemerintah melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 59 Tahun 2017 tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan telah mencanangkan agenda-agenda utama dalam Rancangan Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) yang mengedepankan pembangunan berkelanjutan. Dengan adanya kebijakan dan strategi yang ada diharapkan proses pembangunan infrastruktur dapat memberikan manfaat serta dampak positif dan berkeadilan bagi seluruh masyarakat Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Adam, Latif. (2014). *Analisis Model Kebijakan Kerja Sama Pemerintah Swasta Dalam Pembangunan Infrastruktur*. LIPI Press.
- Badan Pusat Statistik. (2019). "Profil Perempuan Indonesia 2019." *Kementeri. Pemberdaya. Peremp. dan Perlindungan Anak*.
- Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan. (2020). "Kebijakan dan Strategi Pemerintah dalam Pembangunan Infrastruktur di Masa New Normal", <https://pembiayaan.pu.go.id/news/detail/86/Kebijakan-dan-Strategi-Pemerintah-dalam-Pembangunan-Infrastruktur-di-Masa-New-Normal>, (Diakses 20 Oktober 2023).
- Fakhrudin, Hendy M. (2008). *Istilah pasar modal AZ: berisi kumpulan istilah populer pasar modal khususnya di pasar modal Indonesia, mencakup berbagai istilah seputar perdagangan saham, obligasi, reksa dana, instrumen derivatif dan berbagai istilah terkait lainnya*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Fasa, Angga Wijaya Holman. (2021). "Aspek Hukum dan Kebijakan Pemerintah Indonesia Mengenai Ekonomi Sirkular dalam Rangka Mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan". *Jurnal Recht Vinding* 10, No. 3.

- Herlianto, Didit. (2013). *Manajemen Investasi plus Jurus Mendeteksi Investasi Bodong*. Yogyakarta: Gosyen Publishing.
- Islami, Iqbal. (2015). "Project Finance dan Public Private Partnership: Skema Pendanaan Alternatif Proyek Infrastruktur." *Kementerian Keuangan*.
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. "Memperkuat Perekonomian Domestik Bagi Peningkatan Dan Perluasan Kesejahteraan Rakyat."
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2019). "Rancangan Awal Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024".
- Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. (2023). "Rancangan Akhir Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2020-2045".
- Marzuki, Peter Mahmud. (2016). *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Grup.
- MP3EI. (2011). *Breakthrough Indonesia Menuju Negara Maju*.
- Noho, Muhammad Dzikirullah H. (2019). "Politik Hukum Pengaturan Build Operate Transfer (BOT) Di Indonesia: Di Masa Lalu, Saat Ini, Dan Akan Datang." *Jurnal Hukum Media Bhakti* 3, No. 1.
- Pusat Pengelolaan Risiko Fiskal Badan Kebijakan Fiskal. (2008). *Kumpulan Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penyediaan Infrastruktur*.
- Putri, Erika Sefila, and Wisudanto. (2017). "Struktur pembiayaan pembangunan infrastruktur di indonesia penunjang pertumbuhan ekonomi." *IPTEK Journal of Proceedings Series* 3, No. 5.
- Ritonga, Fitri Sholawati. (2020). "Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Riau." *Tansiq: Jurnal Manajemen dan Bisnis Islam* 3, No. 1.
- Rifai, Bahtiar. (2014). "Implementasi Kerja Sama Pemerintah dan Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur Sektor Air Minum di Indonesia." *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan* 22, No. 2.
- Rostiyanti, S. F., and R. Z. Tamin. (2010). "Identification of challenges in public private partnership implementation for Indonesian toll road." *Proceedings of the First Makassar International Conference on Civil Engineering, March*.
- Sitah, Abdul. (2019). "Pengaruh Financial Flexibility, Growth Opportunity, Bankruptcy Risk dan Struktur Aset Terhadap Struktur Modal (Studi Kasus Pada Perusahaan Sub-Sektor Infrastruktur, Utilitas dan Transportasi Yang Terdaftar Di BEI Periode 2013-2017)." Tesis. Universitas Islam Indonesia.
- Surachman, Eko Nur, et al. (2021). *Dinamika Penyiapan Proyek Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Utama, Dwinanta. (2010). "Prinsip dan Strategi Penerapan Public Private Partnership Dalam Penyediaan Infrastruktur Transportasi." *Jurnal Sains dan Teknologi Indonesia* 12, No. 3.
- Utama, Septian Jefri Alif. (2015). "Pengaruh PDRB, Belanja Modal dan Kemiskinan Terhadap Indeks Pembangunan Manusia (Studi Kasus: Eks Karesidenan Besuki)". Skripsi. Universitas Jember.
- Vidiyanto, Heri. (2009). *Pengaruh Manajemen Laba Terhadap Biaya Modal Ekuitas Pada Perusahaan Perbankan Yang Terdaftar Di Bursa Efek Indonesia (Studi Pada Perusahaan Perbankan Di BEI Th 2002-2006)*. Diss. Universitas Muhammadiyah Surakarta.