

# SINERGI



**Alternatif Pembiayaan  
Infrastruktur Sektor PUPR**





**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH (BPIW)  
KEMENTERIAN PUPR**

# **SIGAP MEMBANGUN NEGERI**



**Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR**  
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 11210  
Email: [humasbpiw@pu.go.id](mailto:humasbpiw@pu.go.id) Telp. +6221-2751-5802

## **Salam Sinergi** .....

Pembaca yang terhormat

**P**embaca yang terhormat, Buletin Sinergi saat ini memasuki edisi yang ke-47 yang mengangkat tema besar “Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur PUPR Berbasis Pengembangan Wilayah”.

Pembangunan infrastruktur di tanah air sudah pasti membutuhkan biaya tak sedikit, sehingga perlu dicari berbagai terobosan solusi untuk memenuhinya.

Tema tersebut kemudian diurai secara mendalam dari berbagai perspektif, mulai dari pemerintah, profesional hingga kalangan akademisi.

Pembahasan strategi pembiayaan infrastruktur mendapat tempat tersendiri, mengingat perencanaan dan pemrograman yang disusun BPIW didorong menjadi produk yang benar-benar implementatif.

Selain itu, sejumlah ulasan menarik turut disajikan dalam rubrik Warta BPIW, Info Pengembangan Wilayah, Sorot, Bidik Lensa, Kilas Peristiwa, *Review*, Pelesiran, Surat Pembaca serta Sosok.

Kami berharap, beragam sajian informasi dari Buletin Sinergi ini dapat membuat pembaca mendapatkan hal baru dan bermanfaat.

Salam hormat,

**Pemimpin Redaksi**

# SINERGI

BULETIN BPIW

24

**Wawancara:**

**Dr. Ir. Eko D. Heripoerwanto, MCP.**  
Pembiayaan Kreatif Untuk Memenuhi Kebutuhan Infrastruktur Sektor PUPR



**Perspektif**

**Prof. Ir. Bakti Setiawan, M.A, Ph.D**

Praktek Pembangunan Kota Baru oleh Swasta:  
Pelajaran dan Tantangan Ke Depan

10

**Warta BPIW:**

Renstra Kementerian PUPR 2020-2024, Arah Prioritas  
Pembangunan Infrastruktur Nasional

30

**Review:**

Skema Kerjasama dalam Pembangunan  
Infrastruktur PUPR

38

**Serba-serbi:**

Ikon Baru Kendari,  
Jembatan yang Diselesaikan di Masa Pandemi

44



54

**Sinta Nur Aini, ST, MT**

Memilih Jafung, Karena Tertarik  
Dengan Dunia Penelitian

**Tim Penyusun**

**Pengarah:**  
Hadi Sucahyono

**Penanggung Jawab:**  
Iwan Nurwanto

**Penasihat**

Firman H. Napitupulu  
Tris Raditian  
Kuswardono  
Manggas Rudy Siahaan

**Pemimpin Redaksi**  
Hari Suharto Diyaksa

**Redaktur Pelaksana**

Tiara Titi Kartika

**Staf Editor :**

Alis Listalatu  
Hendra Djamal  
Mutri Batul Aini

**Tim Pembuat Artikel:**

Daris Anugrah  
Indira Dwi Kusumatuti  
Tim Kontributor Pemberitaan

**Sekretariat:**

Untung Priyono  
Nur Wahyu

**Diterbitkan oleh:**  
Badan Pengembangan  
Infrastruktur Wilayah (BPIW)  
Kementerian PUPR

Edisi 47 | Juli - Agustus 2020

# daftar isi



# 4

Topik Utama:

## Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Sektor PUPR

**Design Grafis :**  
Heri Hito  
Infografis, layout :  
Ajeng Ayuning Pertiwi  
Cover line art:  
Cut Myra Sukmawati

**Alamat Redaksi:**  
Gedung G, BPIW Lantai 1  
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru  
Jakarta Selatan 12110  
Email: [humasbpiw@gmail.com](mailto:humasbpiw@gmail.com),  
[humasbpiw@pu.go.id](mailto:humasbpiw@pu.go.id)  
Website: [bpiw.pu.go.id](http://bpiw.pu.go.id)  
No. Telp. +6221-2751-5802

Redaksi menerima tulisan/artikel/opini/foto yang berkaitan dengan bidang pengembangan infrastruktur dan keterpaduan wilayah dalam lingkup kegiatan Kementerian Pekerjaan

Umum dan Perumahan Rakyat. Redaksi berhak menyunting naskah/artikel yang masuk sesuai dengan tema penerbitan dan ketersediaan jumlah halaman/rubrik.

Tulisan dapat dikirim ke email:  
[humasbpiw@pu.go.id](mailto:humasbpiw@pu.go.id)

# Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Sektor PUPR



*Pembangunan infrastruktur sektor PUPR membutuhkan anggaran yang tidak sedikit, jumlahnya bisa mencapai triliunan rupiah. Selama ini, pembiayaan infrastruktur bertumpu pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Namun jumlah APBN terbatas, sehingga tidak dapat memenuhi seluruh kebutuhan anggaran pembangunan infrastruktur sektor PUPR. Dibutuhkan alternatif pembiayaan diluar APBN seperti dari swasta atau masyarakat. Saat ini Kementerian PUPR terus mendorong inovasi pembiayaan pembangunan infrastruktur, salah satunya dengan skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).*

**M**asalah anggaran, merupakan masalah klasik yang selalu menjadi tantangan tersendiri, dalam membangun infrastruktur sektor PUPR di seluruh Indonesia. Betapa tidak, APBN memiliki keterbatasan untuk memenuhi semua kebutuhan akan infrastruktur dari Sabang sampai Merauke. Keterbatasan APBN untuk membiayai infrastruktur sektor PUPR bisa dimaklumi, mengingat tidak hanya infrastruktur sektor PUPR yang membutuhkan APBN untuk membiayai program-programnya, tapi juga sektor lainnya, seperti pendidikan, kesehatan, perhubungan, pariwisata, dan masih banyak sektor lainnya.

Menurut Kepala BPIW Kementerian PUPR Hadi Sucahyono idealnya pembiayaan infrastruktur yang ditangani APBN hanya 19-30 persen, sisanya didanai oleh pihak lain seperti swasta atau masyarakat. Namun saat ini, pembiayaan infrastruktur melalui APBN masih mencapai 60 persen. "Hal ini tercantum dalam Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR 2020-2024," tutur Hadi beberapa waktu lalu.

Masih besarnya pembiayaan melalui APBN, dilatarbelakangi fakta yang ada, yang mana baru beberapa program infrastruktur yang bisa ditawarkan kepada para investor seperti infrastruktur jalan, air, dan pengelolaan sampah. "Kalau program infrastruktur lain masih bersifat pelayanan seperti penataan kawasan kumuh," ungkapnya. Hadi menilai pembiayaan infrastruktur yang punya potensi untuk dikerjasamakan adalah Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) seperti Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM).

Terkait pembiayaan infrastruktur tersebut, BPIW saat ini tengah menyusun Rancangan Peraturan Menteri (Rapermen) PUPR tentang Pedoman Perencanaan, Pemrograman, dan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dari beberapa pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR non APBN, KPBU menjadi alternatif pembiayaan infrastruktur yang kini gencar diupayakan Pemerintah. Kementerian PUPR bahkan telah mengeluarkan Permen PUPR Nomor 21/PRT/M/2018 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Langkah ini dilakukan agar lebih banyak infrastruktur yang tertangani.

Berikut beberapa alternatif pembiayaan infrastruktur sektor PUPR:

#### **KPBU**

KPBU adalah kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

Terkait hal ini menurut Hadi lembaganya mempunyai peran untuk memilah, mana saja program



BPIW mempunyai peran untuk memilah, mana saja program infrastruktur yang patut untuk dikerjasamakan melalui KPBU.

infrastruktur yang patut untuk dikerjasamakan melalui KPBU. Sedangkan untuk mencari investor untuk dikerjasamakan menjadi tugas dari Ditjen Pembiayaan Infrastruktur PUPR. "Intinya, BPIW melihat indikasi sektor mana yang bisa diswastakan dan lokasi yang bisa diswastakan," ucap Hadi.

"Ada potensi yang bisa dicarikan investor, yang bisa menanamkan modalnya seperti Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Regional Semarang. Bila sudah ada kerja sama dengan investor, maka harus di monitor sampai realisasi di lapangan," tuturnya. Pembiayaan infrastruktur sektor PUPR melalui

skema KPBU, sudah diatur dalam Permen PUPR No. 21/2018.

Jenis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan melalui skema KPBU tertuang dalam Pasal 5 yakni, pertama, infrastruktur jalan, meliputi jalan nasional, termasuk jembatan tol. Kedua, infrastruktur sumber daya air (SDA). Infrastruktur bidang SDA ini antara lain prasarana penampung air beserta bangunan pelengkap seperti waduk/bendungan dan bendung, saluran pembawa air baku. Selain itu jaringan irigasi.

Infrastruktur yang ketiga adalah infrastruktur air minum yang terdiri dari investasi pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) dan pengelolaan SPAM terhadap unit air baku. Selanjutnya, investasi unit distribusi yang dioperasikan dan dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bersangkutan. Kemudian, ada investasi teknologi pengoperasian dan pemeliharaan dalam rangka mengupayakan penyelenggaraan SPAM yang efektif dan efisien dengan mekanisme kontrak berbasis kinerja.

Keempat, infrastruktur sistem pengelolaan air limbah domestik, antara lain pengelolaan air limbah domestik terpusat dan pengelolaan air limbah domestik setempat. Infrastruktur yang dapat dikerjasamakan melalui KPBU yang kelima adalah infrastruktur sistem pengelolaan persampahan seperti pengangkutan, pengolahan dan pemrosesan akhir sampah. Kemudian yang keenam adalah infrastruktur perumahan, meliputi rumah susun umum, rumah susun khusus, dan rumah susun negara yang pemanfaatannya dengan cara sewa.

Dalam aturan itu juga disebutkan bahwa unor dapat melaksanakan

KPBU selain jenis infrastruktur tadi dengan mengajukan permohonan kepada Menteri PUPR.

Selanjutnya, Menteri PUPR mengajukan permohonan KPBU selain jenis Infrastruktur tersebut kepada menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional untuk mendapat penetapan.

### Swasta

Pihak swasta juga dapat menjadi alternatif pembiayaan infrastruktur. Contoh bentuk pembiayaan dari sektor privat ini yakni pertama, pinjaman yang merupakan modal yang berbentuk sebagai hutang. Beberapa jenis pinjaman yakni pinjaman Bilateral – Pemerintah.

Jenis pinjaman ini merupakan pinjaman luar negeri yang berasal dari pemerintah suatu negara melalui suatu lembaga keuangan atau lembaga non-keuangan yang ditunjuk oleh pemerintah negara bersangkutan. Jenis pinjaman lainnya adalah, Pinjaman Komersial – Pemerintah. Jenis pinjaman ini merupakan pinjaman luar negeri yang diperoleh dengan persyaratan yang berlaku di pasar dan tanpa adanya penjamin dari lembaga penjamin kredit ekspor.

Selanjutnya ada jenis Pinjaman Multilateral-Pemerintah yang merupakan pinjaman luar negeri

pemerintah yang berasal dari lembaga multilateral - Pinjaman *Official Development Assistance* (ODA) atau *Concessional Loan*: pinjaman luar negeri yang berasal dari suatu negara atau lembaga multilateral yang ditujukan untuk pembangunan ekonomi atau untuk peningkatan kesejahteraan sosial bagi negara penerima dan memiliki komponen hibah. Contoh kedua dari pembiayaan privat tersebut adalah *Corporate Social Responsibility* (CSR) atau tanggung jawab sosial perusahaan swasta terhadap masyarakat sekitarnya.

Hadi mencontohkannya bila aktivitas perusahaan mempengaruhi bahkan menimbulkan kerusakan lingkungan maupun kondisi jalan, maka diberikan kompensasi kepada masyarakat dengan memberikan perbaikan lingkungan dan perbaikan jalan. Hal itu menurutnya perlu di *backup* dengan peraturan dari Pemerintah misalnya melalui peraturan dari Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) yang mengatur masalah kompensasi tersebut. Beberapa bentuk CSR yakni berupa uang *cash*, hibah (*grants*), iklan berbayar (*paid advertising*), sarana publik, sponsorship, keahlian teknis, *In-kind contributions* misalnya donasi produk, dan pekerja *volunteer*/ sukarelawan.

Akses terhadap jalur distribusi CSR dapat diberikan secara langsung

Dalam aturan Peraturan Menteri (Permen) PUPR Nomor 21/PRT/M/2018 juga disebutkan bahwa unor dapat melaksanakan KPBU selain jenis infrastruktur dengan mengajukan permohonan kepada Menteri PUPR

CSR

Corporate  
Social  
Responsibility

- Tanggung jawab sosial perusahaan swasta terhadap masyarakat sekitarnya.
- Akses terhadap jalur distribusi CSR dapat diberikan secara langsung kepada masyarakat maupun diberikan melalui perantara (lembaga sosial dan pemerintah).

#### Beberapa Bentuk CSR:

- Uang tunai,
- Hibah (*grants*),
- iklan berbayar (*paid advertising*),
- Sarana publik,
- *Sponsorship*,
- Keahlian teknis,
- *In-kind contributions* misalnya donasi produk,
- Pekerja *volunteer*.

Bila APBD dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur yang ada di daerah tersebut, maka akan sangat membantu Kementerian PUPR dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan infrastruktur.

kepada masyarakat maupun diberikan melalui perantara (lembaga sosial dan pemerintah). Kemudian, contoh ketiga adalah sumbangan yang biasanya diberikan oleh *philantrophy* atau donatur dengan memberikan kontribusi/sumbangan secara langsung dalam bentuk dana, jasa, atau alat kepada pihak yang membutuhkan baik berbentuk lembaga, perorangan ataupun kelompok tertentu.

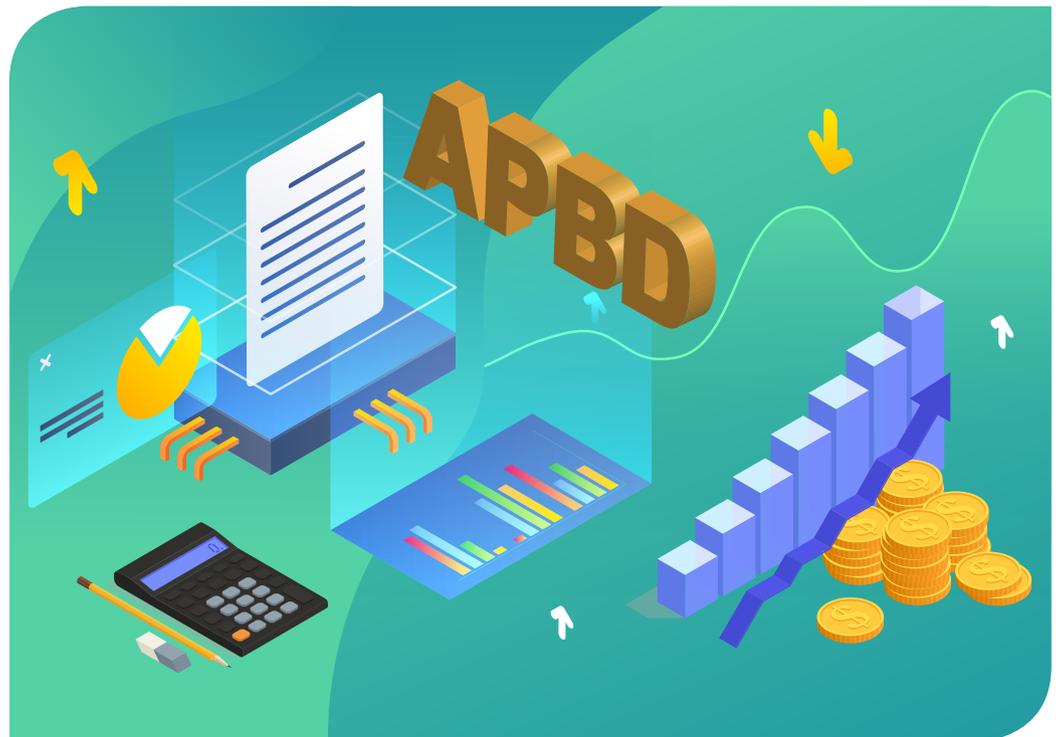
Bentuk sumbangan dapat berupa uang melalui dana beasiswa, barang/produk, jasa, Izin penggunaan fasilitas atau jalur distribusi yang dimiliki perusahaan.

### Pemerintah Daerah Melalui APBD

Pemerintah Daerah dapat berperan melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Bila APBD dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur yang ada di daerah tersebut, maka akan sangat membantu Kementerian PUPR dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan infrastruktur.

APBD pada dasarnya memuat rencana keuangan daerah dalam rangka melaksanakan kewenangan untuk penyelenggaraan pelayanan umum selama satu periode anggaran. Tahun anggaran APBD meliputi masa satu tahun, mulai dari tanggal 1 Januari sampai dengan tanggal 31 Desember. Sesuai dengan pendekatan kinerja yang diterapkan pemerintah saat ini, maka setiap alokasi APBD harus disesuaikan dengan tingkat pelayanan yang akan dicapai. Sehingga kinerja pemerintah daerah dapat diukur melalui evaluasi terhadap laporan APBD

Pedoman Penyusunan Anggaran seperti tercantum dalam Permendagri Nomor 26 Tahun 2006 memuat antara lain pokok-pokok kebijakan yang memuat sinkronisasi kebijakan Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah, prinsip dan kebijakan penyusunan APBD tahun anggaran bersangkutan, teknis penyusunan APBD, serta hal-hal khusus lainnya. Untuk penyusunan



## PEMERINTAH DAERAH

### MELALUI APBD

- Pemerintah Daerah dapat menjadi **alternatif pembiayaan infrastruktur sektor PUPR** melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).
- APBD pada dasarnya memuat **rencana keuangan daerah** dalam rangka melaksanakan kewenangan untuk **penyelenggaraan pelayanan umum selama satu periode anggaran**.
- Tahun anggaran APBD meliputi masa satu tahun, mulai dari tanggal 1 Januari sampai dengan tanggal 31 Desember.
- Setiap alokasi APBD harus disesuaikan dengan **tingkat pelayanan yang akan dicapai**. Sehingga kinerja pemerintah daerah dapat diukur.



rancangan APBD, diperlukan adanya urutan Prioritas dan Plafon Anggaran Sementara (PPAS) yang merupakan program prioritas dan patokan batas maksimal anggaran yang diberikan kepada Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) untuk setiap program sebagai acuan dalam penyusunan Rencana Kerja dan Anggaran (RKA) SKPD tersebut.

#### **Perlu Kebersamaan Pemenuhan Pendanaan Infrastruktur**

Dalam memenuhi kebutuhan anggaran infrastruktur sektor PUPR, diperlukan kebersamaan pemenuhan pendanaan, tidak hanya melalui dukungan APBN, tetapi juga peran swasta atau masyarakat, KPBU, dan Pemerintah Daerah. Dengan adanya sumber pendanaan lain selain APBN, maka diharapkan target-target pencapaian infrastruktur yang tertuang dalam Renstra Kementerian PUPR 2020 - 2024 dapat tercapai.

Bukan hanya itu, disparitas pembangunan infrastruktur antara

Indonesia bagian barat dan timur dapat dikurangi.

Bila hal itu dapat dilakukan, maka bisa saja pemerataan pembangunan tidak sekedar angan-angan tapi benar-benar terwujud. Namun yang terpenting adalah, manfaat dari pembangunan infrastruktur sektor PUPR dapat benar-benar dirasakan masyarakat dan mengangkat perekonomian nasional. **(Redaksi)**

Dalam memenuhi kebutuhan anggaran infrastruktur sektor PUPR, diperlukan kebersamaan pemenuhan pendanaan, tidak hanya melalui dukungan APBN, tetapi juga peran swasta atau masyarakat, KPBU, dan Pemerintah Daerah.



# Praktek Pembangunan Kota Baru oleh Swasta: Pelajaran dan Tantangan Ke Depan

**Prof. Ir. Bakti Setiawan, M.A, Ph.D**

*Program Studi Magister Perencanaan Kota dan Wilayah  
Universitas Gadjah Mada*

Pembangunan kota baru telah diawali oleh pemerintah sejak pasca kemerdekaan. Pembangunan serupa oleh pihak swasta, justru baru dilakukan secara masif pada tengah tahun 1980-an. Hal ini terjadi, karena tiga faktor. Pertama, peningkatan urbanisasi dan perkembangan kota pada masa itu, semakin meningkatkan kebutuhan perumahan bagi warga kota, sehingga pembangunan perumahan oleh swasta merupakan mekanisme pasar untuk melayani permintaan yang naik.

Kedua, sektor swasta telah mulai melihat sektor perumahan dan properti, sebagai wahana baru pengembangan bisnis yang prospektif di Indonesia, khususnya di kota-kota besar dan menengah di Indonesia. Ketiga, pemerintah memang membuka peluang keterlibatan swasta dalam pembangunan perumahan dan kota. Pada masa itu, dibawah Presiden Soeharto, tidak saja perumahan, pihak swasta juga diberi kesempatan untuk membangun berbagai proyek infrastruktur kota dan wilayah, antara lain jalan tol, pelabuhan, dan kawasan-kawasan industri.

Praktek pembangunan perumahan skala besar dan kota baru ini semakin marak setelah itu, seiring dengan naiknya laju kebutuhan perumahan dan berkembangnya kelompok warga kota berpenghasilan menengah ke atas. Perkembangan dari sisi permintaan ini dipenuhi secara massif oleh pihak swasta, dan hasilnya adalah pembangunan perumahan skala besar dan kota baru yang menjamur. Proses ini terus berkembang hingga kini dan bahkan akan terus terjadi seiring dengan masih terusnya percepatan urbanisasi dan perkembangan kota di Indonesia ke depan.

Salah satu contoh pembangunan kota baru oleh swasta di Indonesia, yang termasuk pertama dan terus menjadi pelajaran dalam pengembangan perkotaan di Indonesia adalah kota baru Bumi Serpong Damai (BSD). BSD merupakan kota baru terencana, yang diinisiasi oleh swasta dan terletak di Kecamatan Serpong, Tangerang Selatan.

Kota ini digagas dan dibangun sejak awal tahun 1980, dan diresmikan pada tahun 1984. Meskipun sejak awalnya digagas dan dipasarkan sebagai kota

**Tabel Ilustrasi Pembangunan Kota Baru Swasta di Indonesia**

No	Nama	Tahun	Lokasi	Luasan (hektare)	Kategori
1	Bumi Serpong Damai	1986	Tangerang	6.000	Kota Mandiri
2	Tiga Raksa	1987	Tangerang	2.500	Kota Satelit
3	Solo Baru	1990an	Solo, Karanganyar	1.000	Kota Setelit
4	Lippo City	1992	Cikarang, Jawa Barat	3.000	Kota Mandiri
5	Meikarta	2017	Jakarta	5.000	Kota Mandiri

Sumber: [https://id.wikipedia.org/wiki/Bumi\\_Serpong\\_Damai](https://id.wikipedia.org/wiki/Bumi_Serpong_Damai)

mandiri, dalam prakteknya BSD dapat dikategorikan sebagai kota satelit, dengan induk kotanya Jakarta. Ini disebabkan karena sebagian besar warganya masih mengandalkan Jakarta sebagai tumpuan kegiatan dan kehidupannya. Direncanakan, kawasan tersebut dapat dihuni sampai 200.000 jiwa, pada tahun 2005, dan dua dekade setelah pembangunannya, kota ini baru dihuni sekitar 100.000 penduduk.

Dari sisi luasannya, BSD City merupakan proyek kota terencana dengan total luas lahan terbesar di Indonesia, yaitu 6.000 hektar. Saat ini, di kawasan BSD telah dibangun dan beroperasi berbagai pusat perbelanjaan yang menjadikan kota ini semakin hidup dan mengurangi ketergantungannya terhadap kota induknya, Jakarta. Beberapa tempat rekreasi menarik seperti *Ocean Park Water Adventure* seluas 7,5 hektar juga dibangun, sebagai upaya agar kota ini terus tumbuh sebagai kota mandiri dari banyak aspek.

Paling tidak, tiga pelajaran penting yang dapat dipetik dari BSD City. Pertama dari sisi perencanaan, BSD yang semula direncanakan sebagai kota baru mandiri, dalam perkembangannya cenderung berkembang tidak dapat dilepaskan dari kota induknya yakni Jakarta. Magnit ekonomi yang terlalu besar di Jakarta terus menjerat BSD dan menjadikannya kota satelit, meskipun sebagian kegiatan warganya telah melakukannya di kawasan BSD saja. Kedua, pembangunan kota baru yang utuh dan lengkap memerlukan jangka waktu yang panjang, paling tidak 1-2 dekade, dikarenakan banyak faktor, utamanya finansial dan respon dari market. Ketiga, dari sisi kelembagaan dan pengelolannya, BSD menunjukkan bahwa proses transfer dari pengelolaan oleh pihak swasta ke pemerintah lokal, tidak cukup mudah dan membutuhkan proses yang lama. Terdapat kecenderungan bahwa keterlibatan pihak swasta akan terus diperlukan dalam pengelolaan kota baru, meskipun pihak swasta juga harus berkolaborasi secara baik dengan pemerintah lokal.

Kasus lain yang menarik dan perlu menjadi pelajaran penting adalah kasus kota baru Meikarta. Kota baru Meikarta mulai mencuat ke publik pada tahun

2018, ketika secara gencar dan tiba-tiba, pihak pengembang melakukan promosi dan marketing di berbagai media. Kota ini terletak di dekat kawasan industri Cikarang, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat. Proyek besar kota baru Meikarta tersebut dikatakan merupakan terobosan baru di tengah perlambatan perekonomian yang terjadi pada saat itu.

Meikarta bahkan dipromosikan akan menjadi pusat kegiatan ekonomi di Jawa Barat, dikarenakan terdapat lima infrastruktur yang akan dan sedang dibangun yang melintasi kawasan Meikarta, yakni Pelabuhan Patimban, *Light Rapid Transit* (LRT), Jalan Tol Layang Jakarta-Cikampek, Kereta Cepat Jakarta-Bandung, serta Bandara Kertajati, Majalengka.

Dari sisi skala, proyek ini sangat luar biasa, karena akan meliputi lahan seluas 500 hektar, memanfaatkan lahan milik Lippo Group. Kota baru ini dimulai dibangun sejak tahun 2016. Di bagian tengah kota, direncanakan dibangun sampai 100 gedung pencakar langit sekitar 35 lantai hingga 46 lantai. Meikarta menjadi proyek internasional dengan melibatkan banyak mitra investor ternama dari Jepang, Taiwan, Hong Kong, Singapura, dan Qatar. Nilai investasi proyek ini ditaksir mencapai Rp 278 triliun dan merupakan proyek investasi Lippo terbesar sepanjang sejarah perusahaan berdiri selama 67 tahun.

Melalui proses marketing yang berani dan gencar, pada penjualan perdananya ke publik pada hari pertama, Mei tahun 2017, pihak pemrakarsa melaporkan bahwa sebanyak 16.800 unit apartemen terjual sampai dengan pukul 14.00 Wib. Pencapaian ini mendapat penghargaan rekor MURI (Museum Rekor Dunia Indonesia) sebagai penjualan unit apartemen terbanyak selama satu hari. Selanjutnya, di bulan Agustus tahun yang sama, dilaporkan bahwa hampir 100.000 unit apartemen telah dipesan.

Kasus Meikarta menggambarkan betapa progresifnya pihak swasta dalam pembangunan kota baru dengan motif komersial. Hal ini tentunya didasari oleh pertimbangan ekonomi, khususnya peningkatan kebutuhan perumahan di kota Jakarta yang terus meningkat. Pada sisi lain, kasus Meikarta juga menunjukkan fenomena dimana proses yang sangat dikontrol oleh motivasi komersial tersebut, seringkali diwarnai dengan praktek-praktek yang tidak dibenarkan, khususnya pelanggaran-pelanggaran peraturan yang ada. Sebagaimana akhirnya diketahui

oleh publik, ditengarai bahwa proyek Meikarta tersandung kasus suap dalam proses perizinannya. Pada tengah tahun 2018, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) menangkap pejabat pemberi izin atas dugaan suap perizinan Meikarta.

### **Pelajaran dan Dampak Pembangunan Kota Baru**

Pembangunan perumahan berskala besar dan kota baru telah menjadi fenomena yang nyata dan akan terus menjadi salah satu alternatif pembangunan kota di masa depan. Bercermin dari pengalaman pembangunan perumahan berskala besar dan kota baru di Indonesia selama ini, dapat dipetik tujuh pelajaran penting untuk menjadi catatan dan pertimbangan pembangunan kota baru di masa depan.

**Pertama**, meskipun pembangunan kota baru oleh pemerintah telah dilakukan sejak lama, sejak tahun 1980-an, banyak pembangunan perumahan berskala besar dan kota baru yang dibangun pihak swasta. Pembangunan ini cenderung dilakukan secara spontan sebagai reaksi atas kebutuhan pasar, dan tidak masuk dalam rencana tata ruang wilayah atau kota yang ada.

Hal ini sangat penting dijadikan pelajaran, karena pembangunan kota baru seakan-akan menjadi semacam wujud eksternalitas perkembangan kota yang tidak terencana dan tidak diantisipasi ke depan. Hal ini dikarenakan pembangunannya tidak berada dalam kerangka tata ruang yang ada, dan ia akan menimbulkan inefisiensi sarana-prasarana dan juga peningkatan beban dan daya dukung kawasan yang ada. Pembangunan kota baru mungkin menyelesaikan kebutuhan perumahan baru, tetapi menambah beban kawasan dan menimbulkan eksternalitas baru, khususnya kemacetan dan kerusakan lingkungan.

**Kedua**, tidak semua kota baru yang dikembangkan merupakan kota baru yang mandiri, yang utuh dan lengkap, sehingga dapat tumbuh dan tidak tergantung pada kota induk atau kota disekitarnya. Namun kebanyakan kota baru masih merupakan kota satelit yang menginduk pada kota lama atau kota disekitarnya. Hal ini tentunya menimbulkan persoalan baru karena kota satelit menambah beban kota lama/ induknya, bahkan menimbulkan persoalan baru, misalnya meningkatnya beban transportasi, karena perilaku *commuter* atau ulang-alik warganya ke kota induknya.

**Ketiga**, hampir seluruh pembangunan kota baru oleh swasta juga didasarkan atas motif komersial atau profit. Hal ini bukannya tidak boleh dilakukan,

tetapi tanpa adanya pembatasan-pembatasan dari sisi sosial dan lingkungan, terdapat kecenderungan bahwa pihak pemrakarsa ingin memaksimalkan profit dengan mengorbankan aspek sosial dan lingkungan. Dampaknya tentunya semakin meningkatnya persoalan sosial dan lingkungan di sekitar kota baru.

**Keempat**, karena memang motif utamanya profit, pembangunan kota baru cenderung hanya melayani penduduk yang berpenghasilan menengah dan atas. Aturan pemerintah tentang pembangunan perumahan berimbang dengan skema 1:3:6 cenderung tidak dilaksanakan di pembangunan kota baru dengan berbagai alasan.

**Kelima**, karena besarnya skala atau luasan area untuk pembangunan perumahan berskala besar dan kota baru, proses ini juga menimbulkan proses transfer dan akumulasi pemilikan tanah dalam jumlah yang besar. Transfer tanah juga berarti perubahan pemilikan aset, dalam hal ini tanah, dari penduduk lokal ke pengembang atau pendatang. Pada saat yang sama, juga terjadi akumulasi pemilikan dan penguasaan tanah pada sekelompok kecil

pengembang dan pendatang, yang seringkali juga bertindak sebagai spekulasi tanah dan properti.

**Keenam**, terjadinya marginalisasi masyarakat lokal, khususnya yang semula tinggal atau berada di kawasan yang berubah menjadi perumahan skala besar atau kota baru. Meskipun dalam kajian lingkungan sebelumnya, selalu dikaji kemungkinan dampak negatif dari aspek ini, kemudian dimitigasi kemungkinan solusinya, faktanya, proses marginalisasi ini terus terjadi. Dalam skala besar, hal ini dapat memicu kesenjangan dan bahkan konflik sosial.

**Ketujuh**, pembangunan kota baru publik oleh pemerintah juga belum berhasil memberikan contoh yang nyata dan baik, bagaimana sesungguhnya kota



baru dibangun. Keadaan ini menyangkut bagaimana kota baru dibangun dalam kerangka penataan tata ruang yang baik dan berkelanjutan, bagaimana kota baru dapat menjadi solusi kebutuhan perumahan semua lapisan masyarakat, dan bagaimana kota baru dapat menjadi contoh model-model ideal pembangunan kota. Model ideal pembangunan kota, baik model kota hijau, kota cerdas, kota tangguh, kota toleran, dan banyak model ideal kota lain.

### Tantangan ke depan: Kota Baru

Dengan tujuh pelajaran dan dampak pembangunan perumahan berskala besar dan kota baru sebagaimana diuraikan di atas, program-program pembangunannya harus semakin dimonitor dan dipastikan keberlanjutannya ke depan. Pembangunan perumahan berskala besar dan kota baru harus menjadi bagian solusi dan agenda transformasi perkotaan yang berkelanjutan di Indonesia, bukan justru menjadi beban atau eksternalitas baru pembangunan perkotaan di Indonesia. Pemerintah harus terus mengupayakan dan berinovasi serta berinisiasi

pembangunan kota baru publik yang sesuai dengan kerangka pembangunan daerah dan penataan ruang. Pemerintah, baik pusat dan daerah harus justru menjadi *lead* atau pemimpin untuk mengarahkan pembangunan kota baru oleh swasta dalam kerangka transformasi perkotaan yang berkelanjutan. Pembangunan kota baru harus menjadi bagian penting pembangunan daerah dan tata ruang regional.

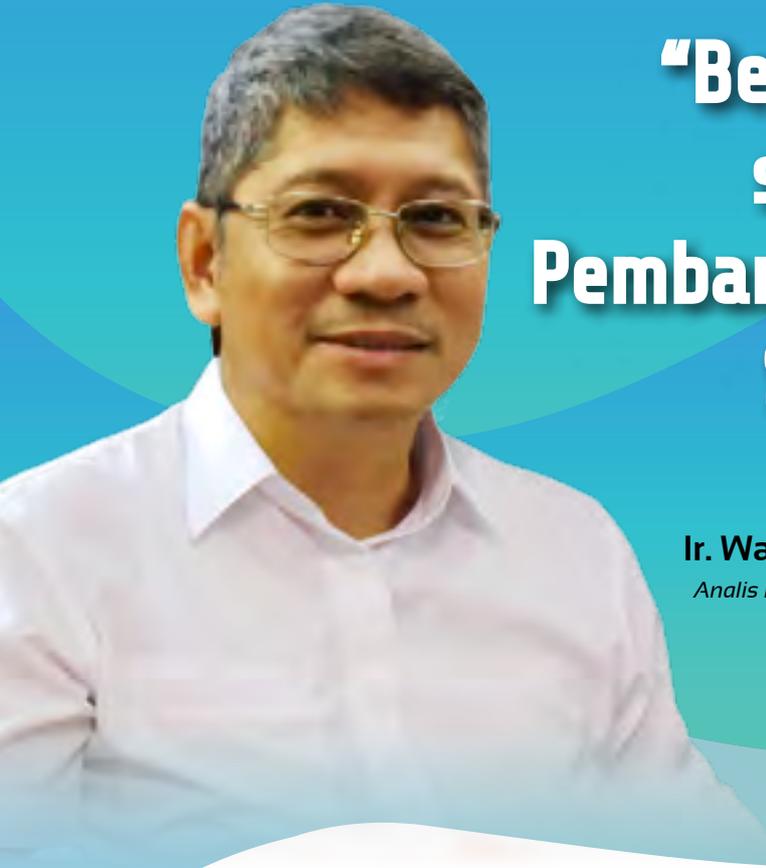
Pada saat yang sama, pembangunan kota baru oleh swasta dengan tujuan profit semata, harus dikontrol secara ketat. Langkah ini perlu dilakukan agar pembangunannya tidak justru mengurangi ide-ide untuk melakukan program-program regenerasi kota yang berkelanjutan dan tidak mengkonversi lahan-lahan lindung dan pertanian produktif di

pinggiran kota. Dengan kata lain, dari sisi konsep dan strategi, pembangunan kota baru juga harus dikritisi, sementara program-program regenerasi kota dan kota yang kompak harus terus dikembangkan untuk mendukung transformasi kota yang berkelanjutan.

Disamping itu, rencana pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) harus menjadi peluang untuk mendukung transformasi perkotaan yang berkelanjutan di Indonesia, baik dalam skala nasional dan regional, khususnya Kalimantan Timur dan sekitarnya. IKN harus dipastikan menjadi model atau percontohan pembangunan kota yang ideal, baik dari konsepsi kota hijau, kota cerdas, kota berkelanjutan yang inklusif, aman, dan tangguh. Lebih lanjut IKN harus juga menjadi model percontohan kerja sama yang kolaboratif dan sinergis antara pihak pemerintah dan swasta serta masyarakat umum.

### Referensi:

- Bosselman, P. 2008. *Urban Transformation: Understanding City Form and Design*. London: Island Press.
- Sujarto, Djoko. 1993. "Pengembangan Kota Baru" *Jurnal PWK*, Nomor 9, September, 1993. Penerbit Departemen arsitektur ITB.
- Sujarto, Djoko. 2005. "Pengembangan Kota Baru di Indonesia." Dalam Soegijoko, dkk. *Bunga Rampai Pembangunan Kota di Indonesia dalam Abad 21*. Jakarta: URDI.
- World Bank (2019). "Time to Act: Realizing Indonesia's Potential." World Bank Group. Jakarta.



# “Bersama Kita Bisa” sebagai Solusi Pembangunan Infrastruktur Saat Pandemi

**Ir. Wahyu Hendrastomo, ST, MM, IPU**

*Analisis Pengelolaan Keuangan APBN Ahli Madya, BPIW*

Saat ini dunia sedang dihebohkan dengan kemunculan penyakit *coronavirus disease* atau disebut Covid-19, dengan penyebarannya sangat cepat, sehingga *World Health Organization* (WHO) menyatakan bahwa wabah ini merupakan sebuah pandemi. Perubahan secara drastis banyak terjadi, yang berakibat adanya krisis multidimensi, di segala sektor baik kesehatan, pendidikan, ekonomi, pertanian, perdagangan termasuk juga infrastruktur. Secara global pertumbuhan ekonomi dunia arah tumbuhnya menjadi negatif.

Pada bulan Januari 2020, *International Monetary Fund* (IMF) masih optimis dengan proyeksi ekonomi global di tahun 2020 yang akan tumbuh 3,3 persen, namun pada bulan April 2020 - akibat Covid-19, proyeksi dikoreksi tajam menjadi minus 3,0 persen. Pada kuartal I 2020, berbagai negara telah mengalami pertumbuhan negatif: Tiongkok -6,8 persen, Perancis -5,4 persen, dan Singapura -2,2 persen.

PDB Indonesia mengalami kontraksi 5,32% pada kuartal kedua tahun 2020, terendah sejak kuartal pertama tahun 1999.

Pada sektor infrastruktur, diharapkan dapat terus berjalan, khususnya Proyek Strategis Nasional (PSN). Untuk itu Pemerintah telah menerbitkan berbagai peraturan terkait, seperti Perpu Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan, melalui Perpu No. 1 Tahun 2020 dan Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 2020 tentang Program Pemulihan Ekonomi Nasional.

Di Kementerian PUPR juga ada Instruksi Menteri No. 02/IN/M/2020 tentang Protokol Pencegahan Penyebaran Covid-19 dalam penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Penyelenggaraan jasa konstruksi ini, dapat mengurangi kesenjangan infrastruktur yang merupakan salah satu alat utama dalam rangka pengentasan kemiskinan, peningkatan kesejahteraan sosial masyarakat, mengurangi biaya logistik yang mempercepat aktivitas ekonomi.

Pada tanggal 29 Mei 2020, di dalam Rapat Terbatas oleh Presiden RI disampaikan bahwa Presiden menerima pengajuan 245 program strategi nasional (PSN) baru. Presiden ingin dari 245 usulan PSN agar difokuskan untuk pemulihan ekonomi pasca pandemi. "Terkait dengan usulan 245 PSN baru saya minta untuk betul-betul dilihat di lapangan, dihitung, dikalkulasi secara rinci mana yang direkomendasi dan mana yang tidak direkomendasi. Prioritas penambahan proyek yang memiliki daya ungkit besar pada pemulihan ekonomi pasca pandemik saya kira sangat penting untuk kita dahulukan," kata Jokowi saat membuka rapat terbatas secara daring, Jumat, 29 Mei 2020 (Sumber, [https://setkab.go.id/29 Mei 2020](https://setkab.go.id/29%20Mei%202020)).



Jadi urgensitas pembangunan proyek konstruksi ini sangat tinggi.

Data Bappenas menyebutkan bahwa kebutuhan investasi infrastruktur Indonesia tahun 2020-2024 diestimasikan sekitar Rp 6,445 triliun, seperti tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. Kapasitas Pemerintah dalam menanggung besarnya pendanaan itu hanya sepertiganya.

Ditambah BUMN baru mencukupi separuhnya. Karena itu sisanya 42 persen mengoptimalkan peran pihak ketiga melalui berbagai instrumen termasuk skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

Berdasarkan Peraturan Presiden No.38 Tahun 2015, KPBU adalah Kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

#### **Tujuan KPBU ini untuk:**

a. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam Penyediaan Infrastruktur melalui pengerahan dana swasta;

b. Mewujudkan Penyediaan Infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;

c. Menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat;

d. Mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna; dan/atau

e. Memberikan kepastian pengembalian investasi Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur melalui mekanisme pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada Badan Usaha.

Peranan swasta sangat diperlukan untuk mendapatkan hasil yang lebih efisien dan efektif guna mengatasi permasalahan pembiayaan infrastruktur. Dengan adanya pandemi Covid-19, porsi atau angka investasi dari swasta cenderung akan meningkat.

Untuk memastikan pembangunan infrastruktur terus berlanjut pada masa pandemi Covid-19 sesuai arahan Presiden, dan RPJMN 2020-2024, tersedia beberapa alternatif pembiayaan, pertama, skema kerja sama antara pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) yang merupakan alternatif prioritas untuk proyek infrastruktur yang layak

secara keuangan, dinilai baik secara ekonomi, menguntungkan secara finansial dan menarik minat investor.

Kedua, *blended financing* dapat digunakan dengan mengkombinasikan skema KPBU dengan instrumen pembiayaan lainnya. Alternatif ketiga, skema penugasan BUMN yang memungkinkan pemerintah untuk *leverage* dana APBN dalam pembiayaan infrastruktur dengan mengkombinasikan dengan penjaminan penugasan BUMN.

Kemudian keempat, Hak Pengelolaan Terbatas (HPT) sebagai opsi pembiayaan infrastruktur spesifik untuk proyek "*brownfield*", proyek yang bersifat *improvement*, artinya proyeknya sudah ada, fisiknya sudah ada, hanya ada beberapa item kegiatan saja yang membutuhkan dana investor. Sebagai contoh : Proyek pelabuhan yang sudah dilaksanakan atau dikerjakan oleh BUMN pelindo, yang saat ini membutuhkan tambahan dana, yang bisa didapatkan dari Investasi program repatriasi.

Tantangan penyediaan infrastruktur bidang PUPR pada masa pandemi ini juga dapat diatasi dengan :

1) Memberikan kesempatan lebih luas bagi pengusaha jasa konstruksi skala kecil untuk turut serta dalam penyelenggaraan jasa konstruksi;

2) Melakukan tata cara/ nilai pengadaan jasa konstruksi yang bersifat kompetitif guna meningkatkan pelayanan publik dan perekonomian nasional & daerah;

3) Menjaga Keselamatan jasa konstruksi melalui kesehatan kerja, keselamatan publik dan keselamatan lingkungan di setiap tahapan penyelenggaraan konstruksi.

### Rekomendasi

Sistem pendanaan infrastruktur yang berbasis KPBU dapat merupakan alternatif penyelamatan pembangunan infrastruktur akibat adanya realokasi anggaran akibat pandemi Covid 19. KPBU penting diimplementasikan, karena : *Pertama*, KPBU dapat membagi alokasi resiko secara proporsional antara pemerintah dengan badan usaha atas pembangunan infrastruktur, baik resiko ketika pembangunan dilaksanakan maupun resiko penggunaan infrastruktur oleh masyarakat selama masa kerja sama; *Kedua*, alokasi anggaran pemerintah yang terbatas dapat lebih dioptimalkan karena adanya kontribusi finansial dari badan usaha sesuai perjanjian; *Ketiga* pembangunan infrastruktur akan membangkitkan ekonomi negara maupun wilayah terlebih di saat-saat kritis pasca pandemi.

Sejatinya ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan



Jembatan Tumbang Samba Kalteng yang baru selesai saat pandemi

Sumber: PUPR



Pembangunan Tol mendukung perekonomian

Sumber: PUPR

kebutuhan mendesak, untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian nasional, mensejahterakan masyarakat, dan meningkatkan daya saing Indonesia dalam persaingan global. Oleh karena itu pembangunan infrastruktur PUPR harus tetap berjalan sekalipun di tengah Pandemi Covid-19. \*/\*\*

#### Referensi :

1. Badan Pusat Statistik, 2020. <https://www.bps.go.id/pressrelease/2020/05/05/1736/ekonomi-indonesia-triwulan-i-2020-tumbuh-2-97-persen.html>
2. E Learning terkait Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), Ditjen Pembiayaan Infrastruktur KemenPUPR, 2020
3. <https://mediaindonesia.com>
4. Inovasi pembiayaan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat melalui skema kerjasama pemerintah dengan badan usaha (KPBU) di masa dan pasca pandemi covid 19, Herry TZ
5. Instruksi Menteri PUPR No. 02/IN/M/2020 tentang Protokol Pencegahan Penyebaran COVID-19 dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi
6. Mengejar ketertinggalan infrastruktur, kerja nyata membangun infrastruktur untuk negeri, Basuki Hadimuljono
7. Pemerataan pembangunan infrastruktur, menekan ketimpangan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, Basuki Hadimuljono
8. Peraturan Menteri PUPR No.131/PRT/M/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian PUPR
9. Peraturan Menteri PUPR No.26/PRT/M/2017 tentang Panduan Pembangunan Budaya Integritas di Kementerian PUPR
10. Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 2020 (Program Pemulihan Ekonomi Nasional),
11. Peraturan Presiden No 18 tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2020-2024
12. Permen PUPR No. 07/PRT/M/2019 tentang Standar dan Pedoman Pengadaan Jasa Konstruksi melalui Penyedia
13. Perpu No. 1 Tahun 2020
14. Pidato Menteri Keuangan, Pengantar Dan Keterangan Pemerintah Atas Kerangka Ekonomi Makro Dan Pokok-Pokok Kebijakan Fiskal Tahun 2021 Di Depan Rapat Paripurna Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, 12 Mei 2020
15. Webinar, Mencari Alternatif Pembiayaan Infrastruktur di Era New Normal
16. Wikipedia, Ensiklopedia Bebas



# Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha Sebagai Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur

**Dr. Doedoeng Zenal Arifin, MT, IPM.**

*Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Wilayah 3C/ Papua BPIW*

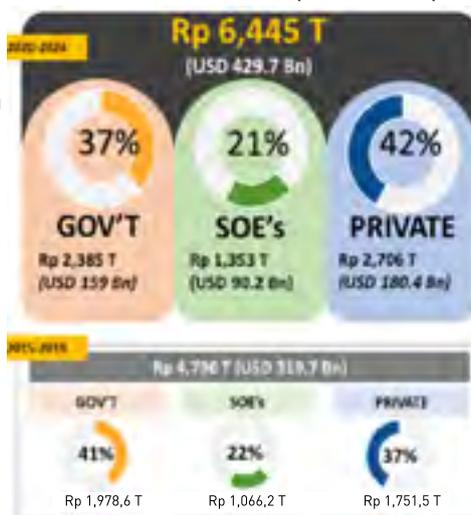
## Pendahuluan

Pemerintah Indonesia sejak lama telah menyadari pentingnya infrastruktur dan menempatkan infrastruktur sebagai agenda utama dalam percepatan dan pemerataan pembangunan ekonomi nasional. Berdasarkan data Bappenas, kebutuhan anggaran untuk pembangunan infrastruktur hingga 2020-2024 mencapai Rp 6.445 triliun, termasuk pembiayaan infrastruktur di bawah Kementerian PUPR sebesar Rp 888 T.

Pembangunan infrastruktur tersebut tidak bisa hanya dibiayai dengan dana APBN atau APBD saja, karena ketersediaan pendanaan fiskal pemerintah hanya mencapai 37 persen dari kebutuhan tersebut. Sedangkan sisa pendanaan diharapkan berasal dari partisipasi BUMN

sebesar 21 persen dan swasta sebesar 42 persen. Oleh karenanya, para pejabat di lingkungan pemerintahan, khususnya bidang PUPR, baik di tingkat pusat maupun di daerah semakin didorong untuk dapat melibatkan badan usaha, baik swasta maupun BUMN/D, dalam pembangunan infrastruktur, terutama pada infrastruktur yang dapat mencapai kelayakan komersial, di mana pihak badan usaha dapat tertarik untuk terlibat.

Dalam kerangka peraturan yang ada saat ini, terdapat beberapa cara atau skema untuk melibatkan investor swasta dalam penyediaan infrastruktur, salah satunya adalah skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha atau disingkat dengan KPBU yang diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan



## KERANGKA PENDANAAN INFRASTRUKTUR 2020-2024



Infrastruktur. Peraturan turunan dari Peraturan Presiden, di antaranya Peraturan Menteri Bappenas Nomor 4 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur (Permen Bappenas KPBU) dan Peraturan Kepala Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 19 Tahun 2015 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur (Perka LKPP KPBU).

### KEBUTUHAN DAN ALOKASI PENDANAAN 2020-2024



### Alasan Pelibatan Peran Serta Sektor Badan usaha dalam Infrastruktur

Pada tahap awal pembangunan, negara-negara berkembang, termasuk Indonesia, umumnya menggantungkan pembiayaan infrastruktur pada anggaran Pemerintah. Baik yang berasal dari penerimaan dalam negeri maupun dari pinjaman luar negeri. Strategi ini ditempuh karena sektor badan usaha belum memiliki kemampuan yang memadai dari segi teknologi maupun sumber

dayanya untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur, padahal investasi di bidang infrastruktur umumnya membutuhkan jumlah dana yang besar sehingga satu-satunya cara adalah Pemerintah mengambil alih pembangunan infrastruktur melalui proyek-proyek yang didanai oleh pemerintah.

Beberapa alasan pokok yang mendorong kemitraan antara Pemerintah dengan badan usaha dalam pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur antara lain adalah: **Pertama**, kemampuan keuangan Pemerintah yang semakin terbatas. **Kedua**, kemampuan pembiayaan masyarakat dalam pembangunan terus meningkat secara berarti, dan pada masa-masa yang akan datang diperkirakan akan terus meningkat.

**Ketiga**, kemampuan sektor badan usaha dalam menyerap teknologi dan manajemen modern makin efektif dan efisien juga meningkat dengan pesat.

**Keempat**, berkembangnya sarana pemupukan dana di dalam negeri untuk pembiayaan jangka panjang antara lain didorong oleh berkembangannya pasar modal dan meningkatnya akses sektor badan usaha terhadap pembiayaan dari luar negeri telah memungkinkan sektor badan usaha untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur.

**Kelima**, perkembangan teknologi telah memungkinkan pembangunan infrastruktur tidak harus dilakukan oleh satu perusahaan saja, melainkan dapat dilakukan secara terpisah, hal ini memungkinkan diciptakannya iklim persaingan yang sehat dan kompetitif.

**Keenam**, pelajaran yang berharga dari negara-negara lain yang sudah maju, di mana terjadi pengurangan hak monopoli perusahaan negara dan dilakukan penanganan oleh badan usaha ternyata menghasilkan tingkat efisiensi yang makin tinggi. **Ketujuh**, adanya kelembagaan internasional, untuk kerjasama di bidang infrastruktur.<sup>1</sup>

Studi kasus mengenai peningkatan peran badan usaha dalam penyediaan prasarana perkotaan

1. Ruslan Diwiryono menyebutkan mengapa swasta dilibatkan adalah karena: (1) limited financial source of the state, (2) managerial and technological capacity of the private, (3) country needs effective and qualified infrastructure for global competition, and (4) efficiency gain through competition.

(P3KT atau IUIDP) sebagai kebijaksanaan pemerintah yang penting dalam kurun waktu 1990-an. Hal ini karena adanya keuntungan-keuntungan yang diperkirakan akan muncul dari peningkatan peran badan usaha pada bidang ini, antara lain:

1. Dengan tingkat pertumbuhan penduduk perkotaan yang mencapai 4 persen per tahun, atau hampir dua kali lipat pertumbuhan penduduk secara keseluruhan, penduduk perkotaan di Indonesia diperkirakan akan meningkat dari 52 juta di tahun 1990 menjadi 76 juta di tahun 2000. Angka pertumbuhan penduduk perkotaan yang tinggi tersebut merupakan persoalan berat bagi sumber daya keuangan, sumber daya manusia dan manajemen pemerintah yang tidak mampu menangani pertumbuhan tersebut. Dengan demikian mobilisasi sumber daya keuangan maupun sumber daya lainnya, khususnya sektor badan usaha, dipandang oleh pemerintah Indonesia sebagai hal yang menarik dalam penyediaan prasarana kota yang semakin meningkat untuk mengejar pertumbuhan secara keseluruhan

2. Beberapa bidang pelayanan perkotaan pada saat ini tidak ditangani oleh pemerintah misalnya pemulung sampah. Dengan demikian sektor badan usaha dapat memenuhi kebutuhan yang belum tertangani tanpa mengambil alih tanggung jawab pemerintah.

3. Adanya anggapan bahwa badan usaha dapat memberikan pilihan yang lebih banyak dan

memberikan pelayanan yang lebih luwes kepada konsumen dibanding instansi pemerintah.

4. Diharapkan akan terjadi persaingan dan mendorong pendekatan yang bersifat kewiraswastaan dalam pembangunan nasional.

5. Peran sektor badan usaha akan mendorong efisiensi operasional dalam arti bahwa badan usaha harus bisa memberikan pelayanan-pelayanan secara selektif dengan biaya yang lebih rendah dibanding pemerintah yang mempunyai struktur organisasi dan personil yang lebih kaku.

Dengan makin berperannya sektor badan usaha dalam pembangunan infrastruktur, maka diharapkan pelayanan dan efisiensi pengelolaan makin meningkat. Hal ini tidak berarti bahwa badan-badan usaha milik negara atau pemerintah sendiri menjadi berlepas tangan terhadap penanganan infrastruktur. Peran pemerintah tetap signifikan terutama berkaitan dengan proses pengawasan dan regulasi, karena bagaimanapun juga hal tersebut menyangkut kepentingan hajat hidup orang banyak.

Kemitraan dengan badan usaha juga tidak berarti mengalihkan penguasaan infrastruktur seluruhnya kepada badan usaha, mengingat peranan infrastruktur yang sangat penting bagi peningkatan hidup masyarakat luas, maka program kemitraan tidaklah diarahkan untuk mengalihkan kepemilikan sepenuhnya dari pemerintah kepada badan usaha. Terlebih dengan kondisi pranata kelembagaan dan perundangan yang sedang dalam tahap



Pembangunan jalan tol Semarang - Demak

Sumber: Istimewa



Pembangunan jalan tol Semarang - Demak

Sumber: Istimewa

pengembangan, aspek kepemilikan di bidang infrastruktur oleh pemerintah adalah instrumen yang paling efektif untuk mengatasi kegagalan pasar (*market failure*).

### **Hal-hal yang Menghambat Peningkatan Peran Serta Badan usaha**

Meskipun banyak keuntungan yang dapat diperoleh melalui kebijaksanaan dan program peningkatan peran serta badan usaha dalam penyediaan infrastruktur namun seringkali menghadapi banyak kendala. Beberapa hal yang menghambat peran serta tersebut, antara lain:

1. Sektor pemerintah maupun masyarakat pada umumnya memiliki pandangan yang negatif terhadap kemauan dan kemampuan badan usaha dalam menyediakan infrastruktur. Mereka menganggap bahwa badan usaha mempunyai tujuan utama mengeruk keuntungan sebesar-besarnya dan umumnya tidak mau memikul biaya sosial atau melayani penduduk berpenghasilan rendah.
2. Terdapat hambatan politis dari pejabat pemerintah dan aparatnya yang takut bahwa penswastaan akan menyebabkan berkurangnya

lapangan kerja dan akan berpengaruh pada mereka atas hilangnya pelayanan tersebut.

3. Badan usaha juga memiliki beberapa pandangan negatif terhadap pemerintah, sehingga terdapat rasa saling curiga. Sebagai contoh kebijaksanaan dan peraturan pemerintah dianggap – dan kadang-kadang juga memang terbukti – tidak memadai, tidak konsisten, dan tidak dilaksanakan dengan baik.
4. Kurangnya pengalaman dalam menyusun suatu perjanjian kerjasama antara pihak badan usaha dan pemerintah yang jelas dan eksplisit, yang menerangkan secara gamblang bagaimana kedua belah pihak akan menanggung bersama resikonya.
5. Pengaturan atau prosedur perijinan yang terlalu berlebihan oleh pemerintah akan menciptakan pembatasan-pembatasan yang akan mengurangi kemampuan badan usaha untuk memulai mengembangkan investasi.
6. Persyaratan baku untuk mendapatkan kredit yang kaku dan kesulitan dalam mendapatkan kredit dapat pula membatasi kemampuan badan usaha untuk memanfaatkan kesempatan penyediaan infrastruktur.



Pembangunan MRT Jakarta

Sumber: Istimewa

Untuk mengatasi beberapa kelemahan yang mungkin terjadi dalam program kemitraan badan usaha dan pemerintah perlu dipahami beberapa isu kunci yang harus menjadi *concern* bagi kedua belah pihak. **Pertama**, kesenjangan pengharapan antara pihak pemerintah dan badan usaha yang sejak awal harus dieliminir dengan membuat kontrak yang benar-benar transparan, bahkan bila dipandang perlu dapat melibatkan masyarakat sebagai *countervailing power*. **Kedua**, komitmen dan tujuan program tetap harus menempatkan pemerintah pada posisi sebagai pemegang kendali. **Ketiga**, masalah hukum dan kerangka kerja pengaturan dan pengelolaan proyek harus menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proyek. **Keempat**, manajemen resiko yang seimbang antara pemerintah dan badan usaha, baik resiko bisnis, resiko natural maupun resiko politik yang mungkin terjadi akibat pergantian pemerintahan misalnya.

### Globalisasi dan Peningkatan Kebutuhan

Kebutuhan pelayanan prasarana dan sarana kota bukan hanya karena pertambahan penduduk, tapi juga akibat tingkat permintaan bertambah. Pembangunan di DKI yang berlangsung pesat, menuntut pula penyediaan prasarana dan sarana kota. Misalnya mobilitas penduduk semakin besar, menuntut peningkatan pelayanan komunikasi lebih tinggi, seperti telepon, telex, dan sebagainya. Globalisasi yang mengantarkan sejumlah

peluang internasional, mengharuskan Jakarta untuk melengkapi prasarana dan sarana kotanya sehingga dapat menangkap peluang tersebut. Rangkaian kebijakan pemerintah pusat dalam mengantisipasi globalisasi tersebut antara lain dilakukan melalui deregulasi, misalnya di bidang perdagangan dan moneter, ketentuan kawasan industri, penetapan Tanjung Priok sebagai pelabuhan kontainer generasi ke empat, dan sebagainya.

Semua itu telah dirasakan sebagai tekanan terhadap pembangunan Jakarta, ditandai pembebasan tanah pada kawasan strategis serta kenaikan intensitas penggunaan lahan. Harga tanah melonjak, namun pertambahan nilai tanah tersebut tidak termanfaatkan pemerintah. Pada gilirannya, pemda tetap mengalami kesulitan dana untuk menjawab peningkatan kebutuhan prasarana dan sarana kota.

### Penutup

Ada empat jenis manfaat yang dapat dipetik dalam program kemitraan antara pemerintah dengan badan usaha di bidang infrastruktur, yaitu: Pertama, membuka kesempatan kerja bagi masyarakat karena pada umumnya proyek-proyek infrastruktur banyak memerlukan tenaga kerja, dengan demikian akan tercipta lapangan kerja yang menjanjikan. Kedua, adalah menurunnya subsidi yang diberikan oleh pemerintah. Ketiga, adalah terjalannya wahana alih teknologi dan



MRT Jakarta

Sumber: Istimewa

pengetahuan di antara pihak-pihak yang terlibat. Hal ini sangat strategis dalam rangka persaingan global. Keempat, adalah meningkatnya efisiensi penyediaan prasarana pembangunan yang pada gilirannya akan meningkatkan kualitas pelayanannya kepada masyarakat luas.

Pembangunan infrastruktur harus diperlakukan sebagai kegiatan bisnis. Dan kerjasama dengan badan usaha dapat membawa disiplin komersial. Tarif yang mencerminkan biaya akan lebih menjamin pemanfaatan infrastruktur yang lebih efisien. Masyarakat akan menyesuaikan pemanfaatannya untuk mencerminkan biaya dan nilai yang sebenarnya dari jasa pelayanan infrastruktur. Dalam waktu mendatang pengadaan jasa pelayanan infrastruktur akan lebih mencerminkan kebutuhan pasar.<sup>2</sup>

Kerangka peraturan dan kelembagaan lintas sektoral yang menata mekanisme, proses dan prosedur kemitraan pemerintah dan badan usaha dalam pembangunan infrastruktur sangat dibutuhkan tidak hanya untuk menunjukkan komitmen sungguh-sungguh dari pemerintah, tetapi terutama untuk meletakkan landasan yang kokoh bagi terselenggaranya kemitraan yang menegakkan prinsip-prinsip persaingan yang terbuka, transparansi, sesuai kebutuhan pembangunan (prakarsa pemerintah/*solicited*

maupun *unsolicited*), serta pembagian resiko yang efisien dan adil.

Nampaknya masih banyak perangkat yang harus disediakan guna mengantisipasi peluang pembangunan sehingga dapat menarik nilai tambah akibat peningkatan kebutuhan tersebut. Perangkat itu dapat berupa peraturan pelaksanaan, manajemen, bahkan pembenahan institusi pelaksana.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Hanafie, Jahja. *Bahan-bahan Kuliah SP 751 Ekonomi Perkotaan dan Wilayah. Studi Pembangunan ITB. Jakarta. 1999*
- Kartasmita, Ginandjar. (Pengantar). *Peran Swasta dan Kepentingan Masyarakat dalam Pembangunan Infrastruktur. (Risalah Seminar). LPPN – INDES. Jakarta. 1997.*
- Mochamad Sidarta. *Alternatif Strategi Pembiayaan Pembangunan. Dalam Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. P3WK-ITB dan IAP. Bandung. Edisi Khusus. Pebruari 1993.*
- Ramelan, Rahardi. *Kemitraan Pemerintah-Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. LPPN – INDES. Jakarta. 1997*
- Rukmana, Nana., Florian Steinberg, & Robert van der Hoff (editor). *Manajemen Pembangunan Prasarana Perkotaan. LP3ES. Jakarta. 1993*

2. Sudjito, Bambang Bintoro. *Peran Serta Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. Jurnal Studi Pembangunan ITB Vol. I No. 1, Januari 1998. Hal. 22.*

# Pembiayaan Kreatif Untuk Memenuhi Kebutuhan Infrastruktur Sektor PUPR



**Dr. Ir. Eko D. Heripoerwanto, MCP.**

.....  
*Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan  
Kementerian PUPR*

**K**ebutuhan anggaran infrastruktur sektor PUPR lebih besar dibandingkan anggaran yang disediakan negara melalui APBN. Dibutuhkan alternatif pembiayaan diluar APBN untuk mengikis funding gap atau kesenjangan pendanaan. Pembiayaan infrastuktur PUPR diluar APBN, dapat diambil dari pembiayaan kreatif (*creative financing*), salah satunya melalui skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Seperti apa KPBU dalam “kacamata” Dirjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Kementerian PUPR Dr. Ir. Eko D. Heripoerwanto, MCP?, dan apa saja menjadi target-targetnya terkait pembiayaan infrastruktur itu?. Hal itu dijelaskannya dalam rubrik Wawancara berikut ini.

### **Berapa rata-rata persen APBN membiayai kebutuhan infrastruktur sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR)?**

Kemampuan APBN untuk membiayai target pembangunan infrastruktur sektor PUPR, berdasarkan visium 2030 untuk RPJMN ke-4 sekitar 30 persen. Bila dilihat dari sisi kebutuhannya, maka kebutuhan investasi Kementerian PUPR Tahun Anggaran 2020 – 2024, total Investasi infrastrukturnya mencapai Rp 2.058 triliun. Dari total Investasi Infrastruktur tersebut, anggaran Sumber Daya Air (SDA) mencapai Rp 577 triliun, Jalan dan Jembatan mencapai Rp 573 triliun, Permukiman Rp 128 triliun, dan Perumahan Rp 780 triliun.

Sedangkan dana tersedia dari APBN Rp 623 triliun. Jadi, terjadi *funding gap* dalam mencapai Visium PUPR 2024 mencapai Rp 1.435 triliun. Dengan demikian dari total kebutuhan investasi infrastruktur, maka APBN mencapai 30 persen dan *funding gap* mencapai 70 persen.

### **Bila anggaran dari APBN dianggap terbatas dan belum dapat membiayai kebutuhan infrastruktur PUPR, maka dari mana sumber anggarannya ?**

Sumber anggaran untuk membiayai kebutuhan infrastuktur PUPR dapat diambil dari pembiayaan kreatif (*creative financing*), salah satunya melalui skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Skema pembiayaan melalui KPBU ini diatur dalam Peraturan Presiden (Perpres) No. 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Selain itu juga bisa melalui skema *business to business* atau penugasan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN).

### **Seperti apa pengaturan pembiayaan infrastruktur di luar APBN ?**

KPBU diatur berdasarkan Perpres No. 38 Tahun 2015 tadi. Dalam regulasi tersebut, badan usaha membangun atau membiayai pelaksanaan konstruksi serta operasional dan pemeliharaan selama jangka waktu kerja sama (konsesi). Adapun pengembalian investasi berasal dari penghasilan dari penerima manfaat (*user fee*). Namun apabila proyek infrastruktur tidak menghasilkan pendapatan dari penerima manfaat, pengembalian investasi akan diambil dari APBN/APBD.

*“Sumber anggaran untuk membiayai kebutuhan infrastuktur PUPR dapat diambil dari pembiayaan kreatif (*creative financing*), salah satunya melalui skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Skema pembiayaan melalui KPBU ini diatur dalam Peraturan Presiden (Perpres) No. 38 Tahun 2015”.*

## Kebutuhan investasi Kementerian PUPR TA 2020-2024



"Tujuan skema KPBU adalah mencukupi kebutuhan pendanaan penyediaan infrastruktur melalui dana badan usaha".

### Bagaimana mekanisme skema KPBU? Apa manfaat yang didapat dari skema KPBU baik untuk Kementerian PUPR dan badan usaha?

Proyek KPBU dapat diprakarsai oleh Pemerintah (KPBU *Solicited*) atau diprakarsai oleh Badan Usaha (KPBU *Unsolicited*). Manfaat KPBU bagi pemerintah adalah mempercepat pemenuhan penyediaan infrastruktur dasar bagi masyarakat. Selanjutnya, dengan APBN terbatas, pemerintah dapat memenuhi kebutuhan infrastruktur sesuai dengan target yang sudah ditetapkan, kualitas infrastruktur yang dibangun akan terjaga selama masa konsesi, dan adanya *transfer knowledge* dari badan usaha penyedia layanan.

Sedangkan bagi badan usaha, skema pembiayaan melalui KPBU tersebut sebagai salah satu media / sarana investasi, nilai pengembalian yang kompetitif, sarana pembuktian kontribusi pelayanan bagi masyarakat, dan membantu pemerintah menyediakan infrastruktur dengan kualitas yang sudah ditetapkan.

Berdasarkan Perpres No. 38 Tahun 2015, tujuan skema KPBU adalah mencukupi kebutuhan pendanaan penyediaan infrastruktur melalui dana badan usaha. Tujuan lain adalah penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu. Selain itu, tujuannya adalah untuk mendorong iklim investasi yang mendorong peran serta badan usaha dalam pembangunan, mendorong prinsip pakai bayar atau mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna, dan memberikan kepastian pengembalian investasi badan usaha melalui pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada badan usaha.

### Mungkinkah tanggung jawab pembiayaan infrastruktur dibuat pembagian presentase? Misalnya APBN 60 persen, sisanya APBD 20 persen, dan 20 persen swasta maupun masyarakat. Mengapa demikian?

Mengacu kepada arah kebijakan pembiayaan infrastruktur ke depan serta keterbatasan APBN dan APBD



## MANFAAT KPBU

### Pemerintah

- ▶ Mempercepat pemenuhan penyediaan infrastruktur dasar bagi masyarakat
- ▶ Dengan APBN terbatas, pemerintah dapat memenuhi kebutuhan infrastruktur sesuai dengan target yang sudah ditetapkan
- ▶ Kualitas infrastruktur yang dibangun akan terjaga selama masa konsesi
- ▶ Adanya *transfer knowledge* dari badan usaha penyedia layanan

### Badan Usaha

- ▶ Salah satu media / sarana investasi
- ▶ Nilai Pengembalian yang kompetitif
- ▶ Sarana memberikan kontribusi pelayanan bagi masyarakat
- ▶ Membantu pemerintah menyediakan infrastruktur dengan kualitas yang sudah ditetapkan

yang tidak mencukupi/sebanding dengan kebutuhan, pembiayaan pembangunan pada dasarnya dapat dibagi sesuai dengan kelayakan proyeknya. Untuk proyek yang layak secara ekonomi dan finansial, pembiayaannya dapat menggunakan skema KPBU *Unsolicited* (atas prakarsa Badan Usaha).

Untuk proyek yang layak secara ekonomi dan finansial marjinal, pembiayaannya dapat menggunakan skema KPBU dengan dukungan Pemerintah. Sedangkan untuk proyek yang layak secara ekonomi, namun tidak layak secara finansial, dapat menggunakan skema pembiayaan KPBU dengan *Availability Payment* atau dapat juga dengan Penugasan BUMN. Kemudian, untuk proyek yang layak secara ekonomi namun secara finansial tidak layak dan tidak ada alternatif pembiayaan lain, maka dapat menggunakan APBN atau APBD.

### **Apa target yang ingin dicapai Ditjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan tahun ini dan tahun depan?**

Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan atau yang biasa disebut DJPI, mempunyai dua tugas utama, yaitu pertama, menyalurkan bantuan pembiayaan perumahan melalui Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP), Subsidi Selisih Bunga (SSB), Subsidi Bantuan Uang Muka (SBUM), dan Bantuan Pembiayaan Perumahan Berbasis Tabunga (BP2BT), serta melakukan penyiapan KPBU.

Terkait tugas pertama, di tahun 2020 DJPI memiliki target penyaluran bantuan untuk Subsidi Selisih Bunga (SSB) sebanyak 175.000 unit rumah dan Rp 788 miliar, Subsidi Bantuan Uang Muka (SBUM) sebanyak 263.000



unit rumah dan Rp 1.640 miliar, Bantuan Pembiayaan Perumahan Berbasis Tabungan (BP2BT) sebanyak 9.500 unit rumah dan Rp 380 miliar, dan untuk Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) sebanyak 102.500 unit rumah dan Rp 11 triliun.

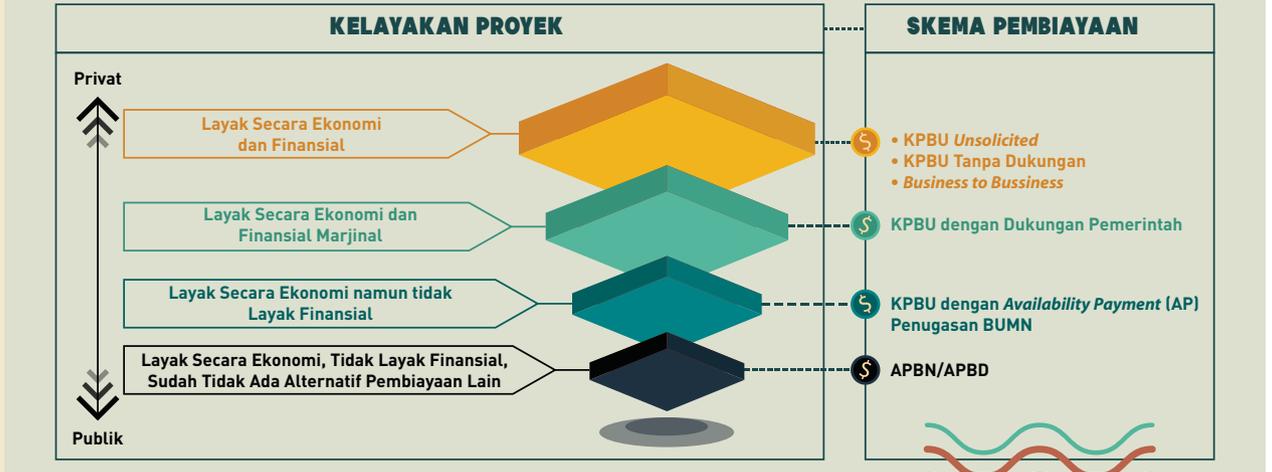
Terkait tugas kedua, di tahun 2020 DJPI mempunyai target sebanyak sembilan paket KPBU yang masuk ke proses *Final Business Case* (FBC) dan transaksi, yaitu dari sektor SDA sebanyak satu paket, sektor jalan dan jembatan empat paket, sektor perumahan satu paket, dan sektor permukiman tiga paket.

### **Bagaimana upaya mencapai target tersebut ?**

Beberapa upaya yang kita lakukan di DJPI untuk mencapai target, seperti Revisi atas Peraturan Menteri PUPR terkait Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur di Kementerian PUPR. Selanjutnya Peningkatan Koordinasi antara Simpul KPBU, Unit Organisasi di Kementerian PUPR dengan Kantor Bersama

.....  
*"Beberapa upaya yang dilakukan oleh DJPI untuk mencapai target, seperti Revisi atas Peraturan Menteri PUPR terkait Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur di Kementerian PUPR"*

## KEBIJAKAN PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR BIDANG PUPR



KPBU, Penyusunan Rencana Umum proyek KPBU Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan selaras dengan Renstra Kementerian PUPR dan RPJMN 2020-2024, dan pengembangan skema pembiayaan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan yang efisien, efektif dan berkelanjutan.

Selanjutnya ada upaya berupa peningkatan kualitas penyediaan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan *bundling* infrastruktur, Pembentukan Badan Layanan Umum (BLU) di Kementerian PUPR yang berfungsi sebagai *bridging finance* KPBU bidang PUPR dan *vehicle* dalam menjalankan tugas dan fungsi DJPI, relaksasi ketentuan pembayaran ketersediaan layanan (AP) untuk proyek *unsolicited*, dan percepatan dan penyederhanaan proses pengajuan proyek *unsolicited* dari badan usaha pemrakarsa.

Upaya lainnya adalah percepatan tahap penyiapan KPBU melalui penggabungan Studi Pendahuluan (SP) dan *Outline Business Case* (OBC) menjadi Dokumen Permohonan PDF (DPP), *refocusing* kegiatan penyiapan

proyek KPBU Bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan alokasi APBN untuk mendukung KPBU dalam meningkatkan daya ungkit dan *scale up* pembiayaan infrastruktur, serta memperluas kerja sama dengan Lembaga Jasa Keuangan dan instansi terkait untuk meningkatkan penerbitan KPR rumah umum dan rumah swadaya baik dari sisi *demand* dan *supply* serta mengembangkan pemanfaatan dana Tapera untuk memfasilitasi MBR sektor informal, penyediaan uang muka, dan penyediaan lahan.

Disamping itu juga dilakukan dilakukan upaya berupa peningkatan peran badan usaha dalam penyediaan perumahan, mempercepat penyiapan infrastruktur operasionalisasi BP TAPERA, mendorong peran serta Pemerintah Daerah dalam pembiayaan perumahan, dan mendorong Kerja sama dan Investasi badan usaha untuk mendukung *major project* perumahan publik. Upaya-upaya pencapaian target dilakukan dengan mengacu pada strategi kebijakan Renstra Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Tahun Anggaran 2020-2024.

.....  
"Upaya-upaya pencapaian target dilakukan dengan mengacu pada strategi kebijakan Renstra Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Tahun Anggaran 2020-2024".



**Apa harapannya ke depan terutama terkait pembiayaan infrastruktur sektor PUPR ini?**

Terkait persiapan KPBU, DJPI mengharapkan adanya pertambahan alokasi yang lebih besar daripada tahun ini, mengingat untuk menghasilkan *feasibility study* yang berkualitas membutuhkan konsultan yang *qualified*. Sebagaimana diketahui, dibutuhkan anggaran yang cukup besar untuk mendapatkan kualitas konsultan yang diinginkan.

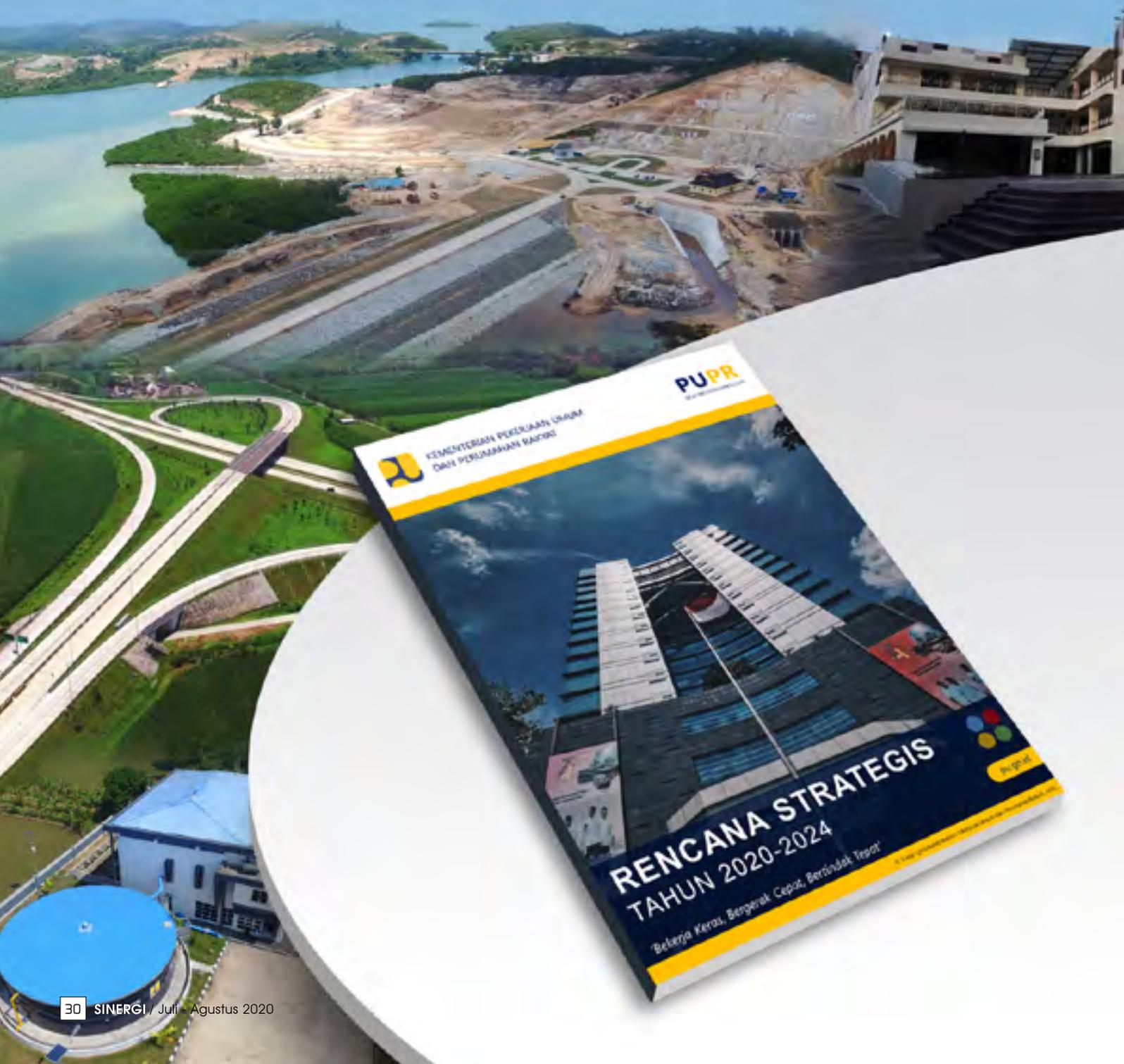
Kita berharap, terjalannya dukungan yang kuat dari unor teknis dalam

penyiapan substansi *feasibility study* untuk aspek teknis, adanya dukungan yang kuat dari masing-masing unor teknis untuk penyediaan APBN bagi pembiayaan KPBU dengan skema *Availability Payment*. Disamping itu, kita juga berharap adanya koordinasi yang harmonis antara DJPI dengan Unor teknis dalam persiapan KPBU atau menyaring paket-paket kegiatan yang dapat dilaksanakan dengan skema KPBU. **(Hendra Djamal)**

.....  
 "Kita berharap, terjalannya dukungan yang kuat dari unor teknis dalam persiapan substansi *feasibility study* untuk aspek teknis, adanya dukungan yang kuat dari masing-masing unor teknis untuk penyediaan APBN bagi pembiayaan KPBU dengan skema *Availability Payment*".



# Renstra Kementerian PUPR 2020-2024, Arah Prioritas Pembangunan Infrastruktur Nasional



**R**encana Strategis (Renstra) sejatinya merupakan dokumen perencanaan suatu organisasi yang menentukan strategi atau arahan lima tahun ke depan. Dokumen perencanaan ini berfungsi sebagai dasar mengambil keputusan untuk mengalokasikan sumber daya guna mencapai tujuan organisasi. Renstra Kementerian PUPR 2020-2024 berpedoman pada Visi Presiden serta Peraturan Presiden No. 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024.

**B**adan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR saat ini sudah menyusun Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR 2020-2024. Bahkan, Renstra Kementerian PUPR telah ditetapkan sebagai Peraturan Menteri PUPR.

Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono, menyatakan pidato Presiden Joko Widodo yang berjudul “Visi Indonesia” pada 14 Juli 2019 menjadi bagian dalam Renstra PUPR. Pidato presiden itu memuat lima poin, mulai dari infrastruktur, sumber daya manusia (SDM), investasi, reformasi birokrasi dan penggunaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang tepat sasaran.

Di sektor infrastruktur sendiri, lanjutnya, Presiden mengamanatkan untuk membangun konektivitas dengan kawasan produksi rakyat, industri kecil, ekonomi khusus, pariwisata, persawahan, perkebunan, serta tambak perikanan. Ia menjelaskan, visi

Renstra Kementerian PUPR adalah visi presiden. “Artinya tidak ada visi Kementerian PUPR, kecuali melakukan dan mewujudkan visi presiden,” tegasnya.

Hadi juga menjelaskan, untuk tema Renstra sesuai dengan misi RPJMN 2020-2024 yaitu “Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di berbagai bidang dengan menekankan terbangunnya infrastruktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif di berbagai wilayah yang didukung oleh SDM berkualitas dan berdaya saing”.

Ia menambahkan, Renstra Kementerian PUPR memuat prioritas pembangunan nasional yang sejalan dengan RPJMN. Prioritas nasional tersebut seperti, Pertama, penguatan ketahanan ekonomi untuk pertumbuhan yang berkualitas.

Kedua, mengembangkan wilayah untuk mengurangi kesenjangan

.....  
*Kepala BPIW  
Kementerian PUPR,  
Hadi Sucahyono,  
menyatakan pidato  
Presiden Joko Widodo  
yang berjudul “Visi  
Indonesia” pada 14 Juli  
2019 menjadi bagian  
dalam Renstra PUPR*

INFO  
TER-UPDATE

## TARGET RENSTRA Kementerian PUPR 2020-2024



### SUMBER DAYA

- 58,5 m<sup>3</sup>/kapita/tahun Peningkatan Kapasitas Daya Tampung
- 61 Unit Bendungan
- 470 Unit Pembangunan Embung
- 500.000 Ha Pembangunan Daerah Irigasi
- 2.000.000 Ha Rehabilitasi Jaringan Irigasi
- 50 m<sup>3</sup>/detik Ketersediaan Air Baku
- 1.982 Km Pengendali Banjir dan Pengaman Pantai



### KONEKTIVITAS

- 2.513 Km Pembangunan Jalan Tol
- 3.000 Km Pembangunan Jalan Baru
- 38.328 m Pembangunan Jembatan
- 31.053 m Pembangunan Fly Over/Underpass



### PERUMUKIMAN

- 100% Akses Air Minum Layak 30% Jaringan Perpipaan
- 90% Akses Sanitasi Layak 15% Termasuk Aman
- 10.000 Ha Penanganan Perumahan Kumuh
- 100% Hunian Dengan Akses Sampah Terkelola Baik di Perkotaan
- 5.555 Unit Pembangunan & Rehabilitasi Sarana Prasarana Pendidikan, Olahraga, dan Pasar



### PERUMAHAN

- 51.340 Unit Rumah Susun
- 10.000 Unit Rumah Khusus
- 813.660 Unit Rumah Swadaya
- 262.345 Unit PSU Perumahan

Renstra Kementerian PUPR juga memperhatikan isu-isu dari tingkat global hingga nasional. Pada tingkat nasional, isu yang mendapat perhatian antara lain mengenai proyek strategis nasional, kawasan strategis nasional seperti kawasan perbatasan, lumbung pangan, metropolitan, kota baru dan lainnya.

dan menjamin pemerataan. Ketiga, upaya meningkatkan Sumber Daya Manusia (SDM) yang berkualitas dan berdaya saing. Keempat, membangun kebudayaan dan karakter bangsa. Kelima, Memperkuat infrastruktur untuk mendukung pengembangan ekonomi. Dan yang terakhir, membangun lingkungan hidup, meningkatkan ketahanan bencana, dan perubahan iklim, serta memperkuat stabilitas Politik, Hukum, Pertahanan, Keamanan, dan Transformasi.

Renstra Kementerian PUPR juga memperhatikan isu-isu dari tingkat global hingga nasional. Pada tingkat nasional, isu yang mendapat perhatian antara lain mengenai proyek strategis nasional, kawasan strategis nasional seperti kawasan perbatasan, lumbung pangan, metropolitan, kota baru dan lainnya.

“Termasuk keterkaitan infrastruktur dengan Kawasan pertanian, kebun rakyat, industri dan kawasan-kawasan lainnya serta pembahasan terkait dengan evaluasi dan penyesuaian WPS (Wilayah Pengembangan Strategis,-red),” jelas Hadi.

Menurutnya, pertimbangan yang ada kemudian dirumuskan menjadi target untuk seluruh unit organisasi (Unor) di Kementerian PUPR, mulai dari Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga, Ditjen Cipta Karya, Ditjen Penyediaan Perumahan, Ditjen Sumber Daya Air, Inspektorat Jenderal (Itjen), BPSDM, Ditjen Bina Konstruksi, Ditjen Pembiayaan Infrastruktur PUPR serta BPIW.

Kepala Bidang Keterpaduan Program, Zevi Azzaino memaparkan, pada RPJMN yang menjadi pedoman sudah ada target yang akan dicapai, namun saat dalam Renstra PUPR lebih ditajamkan lagi. Ia mencohtokan, daftar proyek prioritas strategis yang terkait dengan Kementerian PUPR yakni 10 destinasi pariwisata prioritas dan lainnya.

Ia menambahkan, Renstra juga disusun berdasarkan Peraturan Menteri PPN/

INFO  
TER-UPDATE

## KEBIJAKAN STRATEGI LINTAS SEKTOR

Pengembangan Wilayah

### SUMATERA

1. Transformasi ekonomi mewujudkan hilirisasi industri berbasis pertanian perikanan dan tambang
2. Optimalisasi manfaat pembangunan jalan tol Trans Sumatera, bandara dan pelabuhan Pengembangan kawasan ekonomi di
3. sepanjang koridor pesisir timur Sumatera Hilirisasi komoditas unggulan dan pusat pertumbuhan yang berorientasi ekspor
4. dengan didukung pengembangan hub internasional di Kuala Tanjung sebagai pusat perdagangan di wilayah Indonesia Bagian Barat

### JAWA-BALI

1. Memantapkan peran sebagai pusat ekonomi modern dan bersaing di tingkat global
2. Pengembangan destinasi pariwisata berbasis alam budaya dan MICE
3. Menciptakan iklim investasi yang terbuka dan efisien
4. Pembangunan ekonomi diarahkan pada kegiatan berbasis jasa dan industri teknologi tinggi yang berkelanjutan

### KEPULAUAN NUSA TENGGARA

1. Optimalisasi keunggulan wilayah dalam perikanan, perkebunan, peternakan, dan pariwisata
2. Memperkuat peran sebagai pintu gerbang pariwisata ekologis melalui pengembangan industri MICE, industri kreatif berbasis budaya maritim kelautan peternakan sapi dan perkebunan jagung
3. Pengembangan industri pangan dan tembaga

### KALIMANTAN

1. Mempertahankan fungsi *Heart of Borneo*
2. Mengembangkan pencegahan bencana alam banjir dan kebakaran hutan Pengembangan hilirisasi komoditas batu bara, termasuk pengembangan energi baru terbarukan
3. Pemandirian Ibu Kota Negara (IKN) dari Pulau Jawa ke Pulau Kalimantan Meningkatkan kontribusi investasi
5. Pulau Kalimantan terhadap nasional

### MALUKU

1. Optimalisasi keunggulan wilayah sebagai lumbung ikan nasional dan kawasan pariwisata
2. Mendorong transformasi ekonomi melalui percepatan pembangunan perekonomian berbasis maritim (pengembangan industri pengolahan hasil perkebunan dan hasil nikel dan tembaga gas, dan pengembangan pariwisata)

### SULAWESI

1. Memperkuat Sulawesi sebagai salah satu pintu gerbang Indonesia dalam perdagangan internasional dan pintu gerbang KTI
2. Pengembangan industri berbasis logistik lumbung pangan nasional maritim kelautan
3. Hilirisasi industri berbasis pertanian perkebunan perikanan dan tambang Pendekatan mitigasi dan adaptasi bencana dalam pembangunan wilayah

### PAPUA

1. Otonomi Khusus Papua dan Papua Barat berlandaskan pendekatan budaya berbasis ekologis dan wilayah adat
2. Mendorong transformasi perekonomian berbasis komoditas lokal pertanian, perkebunan, peternakan dan kehutanan
3. Pengembangan ekonomi kemaritiman pariwisata budaya dan alam hilirisasi industri serta peningkatan kawasan konservasi dan daya dukung lingkungan untuk pembangunan rendah karbon

Bappenas No. 5 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Strategis Kementerian/Lembaga Tahun 2020-2024.

Menurutnya, pendekatan pengembangan wilayah kembali disempurnakan untuk periode 2020-2024 dengan mempertimbangkan beberapa indikator, yaitu:

- a. Major Project RPJMN 2020-2024,
- b. Renstra PUPR 2020-2024,
- c. Tematik kawasan strategis,
- d. Usulan Ibu Kota Negara,
- e. Kawasan Metropolitan,
- f. Koridor pengembangan jalan tol dan jalan utama nasional (Trans/lintas pulau, baik terbangun maupun belum)
- g. Bendungan terbangun dan terencana,
- h. Isu konektivitas multimoda,
- i. Ibukota Provinsi

- j. Kawasan Perbatasan/PKSN Perbatasan
- k. Pulau-Pulau Kecil Terluar (PPKT)
- l. Daerah Tertinggal
- m. Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN)
- n. Lokasi Prioritas Perbatasan
- o. Kota Baru dan Kota Kecil.

Adapun, lanjutnya, perencanaan dan pemrograman berbasis pendekatan pengembangan wilayah menjamin kebijakan, program dan kegiatan yang konsisten, terpadu dan bersifat lintas sektor dengan memperhatikan karakter geografis, potensi wilayah, karakteristik nilai-nilai sosial, budaya dan adat daerah, daya dukung lingkungan, serta resiko bencana di setiap wilayah. **(Ris/infoBPIW)**

*Perencanaan dan pemrograman berbasis pendekatan pengembangan wilayah menjamin kebijakan, program dan kegiatan yang konsisten, terpadu dan bersifat lintas sektor.*

# PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PUPR MELALUI SKEMA PEMBIAYAAN ALTERNATIF UNTUK PENGENDALIAN PERTUMBUHAN WILAYAH METROPOLITAN JABODETABEKPUNJUR

*Wilayah Metropolitan Jabodetabekpunjur (Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, Puncak, dan Cianjur) ditetapkan sebagai Kawasan Strategis Nasional (KSN) dari sudut kepentingan ekonomi berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 13 Tahun 2017 tentang RTRWN yang kemudian rencana tata ruang kawasan perkotaannya diatur dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 60 Tahun 2020. Sebagai pusat perekonomian nasional, penyelenggaraan infrastruktur harus terintegrasi antar kawasan dan mempertimbangkan daya dukung lingkungan.*



Sumber: Istimewa

## Isu dan Permasalahan Wilayah

Dinamika perkembangan wilayah metropolitan akibat pertumbuhan populasi yang tinggi cenderung mengarah pada degradasi lingkungan dan penurunan kualitas layanan infrastruktur. Dengan populasi mencapai 36,8 juta penduduk (BPS, 2019), Wilayah Metropolitan Jabodetabekpunjur dihadapkan pada berbagai permasalahan seperti banjir dan rob, kemacetan, serta kebutuhan infrastruktur perumahan dan permukiman.

Masifnya alih fungsi lahan serta permasalahan pengelolaan kawasan hulu, tengah, dan hilir menjadi penyebab sering terjadinya banjir. Data banjir Januari 2020 lalu menunjukkan sebanyak 30 kecamatan di Jabodetabekpunjur tergenang hingga 6 meter. Permasalahan banjir rob di wilayah pantai utara Jakarta juga diakibatkan penurunan permukaan tanah dan kenaikan muka air laut.

Peningkatan jumlah penduduk perkotaan berdampak pada tingginya pergerakan yang mencapai 47,5 juta/hari (2016) di Jabodetabekpunjur. Bahkan Jakarta menjadi kota termacet ke-7 di dunia dengan nilai

## Kebijakan Penanganan Isu

### JABODETABEKPUNJUR

1. Pengendalian perkembangan kawasan perkotaan inti dengan meningkatkan pembangunan perumahan vertikal
2. Pengembangan sistem prasarana konektivitas dengan meningkatkan keterpaduan penyediaan sistem prasarana dan aksesibilitas, mengembangkan jaringan jalan bebas hambatan, dan mengembangkan keterpaduan sistem transportasi kawasan perkotaan
3. Pemenuhan standar pelayanan minimum perkotaan dengan mengembangkan infrastruktur permukiman regional terpadu
4. Peningkatan koordinasi, sinkronisasi, dan keterpaduan pembangunan melalui kerjasama antardaerah, kemitraan pemangku kepentingan, dan penguatan peran masyarakat

kerugian mencapai 65 Triliun rupiah per tahun. Keberadaan angkutan antaroda metropolitan yang idealnya bisa mengurangi beban jalan, belum terintegrasi dan masih dibatasi oleh batas administratif pemerintahan.

Infrastruktur berperan untuk mengendalikan daya beban dan memperkuat daya tampung wilayah metropolitan dengan pemenuhan kebutuhan mengarusutamakan pertimbangan keseimbangan lingkungan hidup. Peran berbagai pihak diperlukan dalam penyelenggaraan infrastruktur mulai dari konstruksi hingga pengelolaan serta pembiayaan.

## Kebijakan Perencanaan

Kebijakan penanganan isu di Jabodetabekpunjur diatur dalam Perpres 60 Tahun 2020 secara komprehensif dan terpadu. Kebijakan tersebut sejalan dengan *major project* pembangunan Metropolitan Jakarta dalam RPJMN 2020-2024 diantaranya melalui proyek kereta api kecepatan tinggi Pulau Jawa (Jakarta-Semarang dan Jakarta-Bandung),

sistem angkutan umum massal perkotaan, pengamanan pesisir perkotaan Pantura Jawa, dan pemulihan daerah aliran sungai kritis.

### STRATEGI PENANGANAN PERSOALAN WILAYAH JABODETABEKPUNJUR



**Sektor Sumber Daya Air** : meningkatkan ketersediaan air baku untuk kawasan perkotaan; mengurangi ancaman banjir dan air pasang laut; mengurangi ancaman banjir dan genangan air pada kawasan terbangun.

**Sektor Bina Marga** : mengembangkan jalan mendukung aksesibilitas kegiatan; mengembangkan jalan mendukung aksesibilitas pusat perkotaan

**Sektor Cipta Karya** : meningkatkan kualitas lingkungan kawasan permukiman melalui pengembangan infrastruktur yang terintegrasi sesuai daya dukung lingkungan

**Sektor Perumahan** : pengembangan perumahan vertikal perkotaan

Penanganan banjir rob juga terus dilakukan dengan melanjutkan dukungan pembangunan tanggul laut Jakarta. Tahun ini kegiatan pembangunan pengamanan pantai di Jakarta Utara sudah pada tahap 4 terdapat 2 paket masing-masing sepanjang 0,1 Km.

Dalam mendukung konektivitas antar pusat kegiatan di Jabodetabekpunjur dibangun beberapa ruas jalan tol yang ditargetkan selesai konstruksi pada tahun ini diantaranya ruas tol Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran, ruas Serpong-Cinere, ruas Kukusan-Cinere, ruas Cibitung Cilincing, dan Bogor Ring Road Seksi III. Peningkatan kualitas kawasan permukiman melalui pembangunan infrastruktur cipta karya juga dilakukan diantaranya dengan pembangunan TPA Cipeucang di Kota Tangerang Selatan dengan kapasitas 6.000 KK.

### Strategi Penanganan Persoalan Wilayah

Untuk mencapai keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur dalam rangka pengendalian pertumbuhan metropolitan jabodetabekpunjur dilakukan melalui kegiatan tiap sektor PUPR.

### Dukungan Program Infrastruktur PUPR

Dukungan pembangunan infrastruktur PUPR ditujukan sebagai upaya pengendalian dampak pertumbuhan wilayah metropolitan. Pada tahun 2020, penanganan persoalan banjir Jabodetabekpunjur dilakukan dengan pembangunan Bendungan Ciawi (Cipayung) di Kab. Bogor, pembangunan Bendungan Sukamahi di Kab. Bogor, serta pengendalian banjir di beberapa sungai kritis yaitu Kali Sunter (Jakarta Timur), Kali Bekasi (Kota Bekasi), Kali Pesanggrahan dan Kali Angke (Kota Tangerang), Kali Ciliwung (DKI Jakarta).



Pembangunan Tol mendukung akses Jabodetabekpunjur

## Dukungan Pembiayaan Alternatif Infrastruktur PUPR

Untuk mencukupi kebutuhan pendanaan sekaligus menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur, beberapa proyek di Metropolitan Jabodetabekpunjur didorong untuk diselenggarakan dengan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

Proyek infrastruktur yang didorong untuk KPBU diantaranya Jalan Tol Layang Cikunir-Karawaci dengan panjang 40 Km dan investasi sebesar 26,15 Triliun Rupiah untuk meningkatkan konektivitas Jabodetabek serta mengatasi kemacetan.

Selain itu, untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di sekitar Bogor didukung dengan *backbone* Jalan Tol Bogor-Serpong via Parung sepanjang 31 Km yang merupakan bagian dari



Sumber: PUPR

### DUKUNGAN PEMBIAYAAN ALTERNATIF INFRASTRUKTUR PUPR

Beberapa proyek di Metropolitan Jabodetabekpunjur didorong untuk diselenggarakan dengan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) diantaranya :

- Jalan Tol Layang Cikunir-Karawaci dengan panjang 40 Km dan investasi sebesar Rp 26,15 triliun
- Pertumbuhan ekonomi di sekitar Bogor didukung dengan **backbone** Jalan Tol Bogor-Serpong via Parung sepanjang 31 Km (bagian dari Jalan Tol JORR 3 dengan nilai investasi Rp 18,5 triliun).
- Dukungan pemenuhan akses air minum aman melalui pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Regional Jatiluhur I dan SPAM Regional Karian Serpong.
- Untuk sektor perumahan, proyek pembangunan perumahan perkotaan/metropolitan sedang didorong untuk dapat dilakukan dengan skema KPBU.

Jalan Tol JORR 3 dengan nilai investasi 18,5 Triliun Rupiah.

Dukungan pemenuhan akses air minum aman Metropolitan Jabodetabekpunjur dilakukan melalui proyek KPBU yaitu pembangunan SPAM Regional Jatiluhur I dan SPAM Regional Karian Serpong. Untuk sektor perumahan, proyek pembangunan perumahan perkotaan/metropolitan sedang didorong untuk dapat dilakukan dengan skema KPBU. **(Nabila)**

# Skema Kerjasama dalam Pembangunan Infrastruktur PUPR



Judul Buku :

**Public Private Partnership: dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia**

Penulis :

**Indra Maulana, et.all**

Penerbit :

**Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah**

Tahun Terbit : 2018

Halaman : 46

ISBN : 9786025797354

Kondisi ekonomi Indonesia yang cukup stabil akhir-akhir ini membuat Indonesia menjadi negara yang cukup diperhitungkan dalam kancah perekonomian ASEAN bahkan internasional. *Gross Domestic Product* (GDP) Indonesia tahun 2017 di posisi rangking 16 menunjukkan peningkatan dibanding tahun 2014. Peran penting Indonesia pun terlihat dalam konteks ekonomi, politik dan pertahanan keamanan, ditambah lagi posisi

geografis yang strategis, berkontribusi dalam menciptakan situasi keamanan di era Masyarakat Ekonomi Asean (MEA).

Untuk lebih menguatkan posisi Indonesia di kancah dunia, pemerintah melakukan beberapa strategi, salah satunya menyediakan sarana dan prasarana yang mampu menjadi katalisator bagi pertumbuhan ekonomi yang makin positif. Pembangunan infrastruktur pun menjadi salah satu agenda Nawacita yang diharapkan menjadi pemicu pertumbuhan ekonomi, mengurangi kesenjangan wilayah, menciptakan lapangan kerja, menekan angka kemiskinan, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Namun pembangunan infrastruktur di Indonesia masih menghadapi beberapa tantangan, misalnya: Kualitas perencanaan dan pemilihan proyek yang belum mumpuni, pelayanan yang kurang efektif dan efisien, dan pemeliharaan infrastruktur yang kurang baik. Oleh karena itu pemerintah berusaha mencari solusi untuk menjawab tantangan-tantangan tersebut, yaitu dengan menyiapkan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan infrastruktur, yang tertuang dalam Peraturan Presiden no. 38 tahun 2015. Buku ini disusun oleh tim dalam rangka mengulas beberapa hal tentang KPBU atau dalam istilah internasional-nya disebut *Public Private Partnership (PPP)*.

Bab 2 buku ini membahas tentang konsep dasar dari PPP. Dalam bab ini dipaparkan 4 kelebihan PPP, yaitu: PPP menjadi solusi dalam pembiayaan dan pendanaan pembangunan infrastruktur, dan PPP dapat meningkatkan *project assessment* dan kualitas rancangan pembangunan infrastruktur yang lebih tepat. PPP sebagai Solusi meningkatkan Pelayanan dan Pengelolaan, PPP sebagai Solusi Meningkatkan Pemeliharaan. Namun disamping

kelebihannya, PPP juga memiliki beberapa kekurangan yaitu: Bias optimism, Struktur PPP melemahkan posisi pemerintah, dan adanya kemungkinan korupsi pada PPP.

Pada bab 3 dibahas Analisis Penentuan PPP dalam pembangunan infrastruktur. Salah satu metode yang dapat digunakan untuk menentukan apakah sebuah proyek dapat dilakukan melalui skema PPP, yaitu Konsep Dasar Value for Money (VfM). VfM adalah kombinasi optimal dari biaya dan kualitas (atau kesesuaian tujuan) dari barang atau jasa untuk memenuhi persyaratan pengguna.

Namun Analisis VfM dalam uji kelayakan PPP masih sulit dilakukan dan cenderung kontroversial. Praktisi masih mengalami masalah metodologis, khususnya bagi negara yang belum menerapkan PPP sebelumnya. Meskipun demikian, analisis VfM tetap bermanfaat dan dapat digunakan untuk membantu proses pengambilan keputusan dalam rangka pelaksanaan proyek pada sektor publik.

Bab 4 membahas permasalahan yang timbul dalam skema PPP khususnya dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Permasalahan yang timbul dalam penerapan PPP di Indonesia antara lain masalah teknis seperti pembebasan lahan, kelembagaan dan inisiasi kegiatan.

Sedangkan masalah non teknis juga kerap timbul, antara lain tidak sinkronnya proyek yang ditawarkan dengan PPP dengan sumber pendanaan APBN, kendala politik ekonomi, upaya menghindari proses lelang dan lemahnya para pihak dalam menjaga komitmen Kerjasama.

Ada beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut, antara lain pembenahan regulasi kebijakan mengenai PPP, simplifikasi skema PP dalam birokrasi, dan pendekatan ke pihak swasta yang lebih terstruktur dan terarah.

Bab 5 membahas beberapa *best practice* PPP dalam pembangunan infrastruktur PUPR. *Best practice* di Indonesia yang dibahas dalam bab ini antara lain SPAM Umbulan, Jawa Timur, SPAM

Kota Bandar Lampung, Jalan Tol Balikpapan-Samarinda, Jalan Tol Manado-Bitung, dan Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo (Seksi I, II, III).

*Best practice* di negara lain yang diangkat dalam bab ini antara lain, di negara India, Kanada, dan Afrika Selatan. Di India, sampai tahun 2017, telah terlaksana sebanyak 1.539 proyek PPP. Keberhasilan PPP di India sebagian besar tergantung pada alokasi risiko yang optimal antara para stakeholder, tingkat kepercayaan di lingkungan stakeholder, dan kapasitas kelembagaan yang kuat untuk melakukan penawaran dan pelaksanaan proyek PPP. Keberhasilan pelaksanaan proyek PPP juga didukung oleh ekosistem yang mendukung PPP, kerangka abritase yang baik, pengembangan yang matang, dan konsultan berpengalaman.

Sementara di Kanada, setelah kurang lebih 20 tahun PPP dilakukan, Pemerintah Kanada mengakui bahwa tidak semua proyek infrastruktur dapat dilakukan melalui PPP. Penggunaan skema PPP paling banyak mendapatkan manfaat dari bentuk pemeliharaan dan pengoperasian aset infrastruktur untuk 25 hingga 35 tahun atau lebih dibandingkan dalam merancang, membangun, dan menyediakan infrastruktur.

Selain itu, PPP juga cocok untuk proyek yang lebih besar. Pemerintah mendapatkan manfaat yang efisien dari inovasi yang dimiliki oleh pihak swasta ketika mengelola dan merawat infrastruktur karena sudah memiliki kepastian biaya atau profit bagi pihak swasta dan pemerintah.

PPP di Afrika Selatan dikembangkan lebih kepada sektor penyediaan yang lebih banyak orang membutuhkan. Walaupun PPP dikatakan penting bagi pemerintah Afrika Selatan, kecepatan pelaksanaannya relatif lambat. Semenjak tahun 1998, hanya terdapat 24 proyek infrastruktur yang menggunakan PPP berhasil dibangun. Hal ini lah yang harus diperhatikan mengingat Afrika Selatan memiliki kedekatan bentuk pemerintahan dan negara dengan Indonesia.

**(Mutri Batul Aini)**

# Infrastruktur Sebagai Magnet Investasi dan Pendongkrak Ekonomi Kawasan



*Flyover Palimanan Cirebon*

Sumber: PUPR

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah rutin membuat guntingan berita harian terkait pembangunan infrastruktur PUPR. Rubrik ini khusus membahas berita-berita pembangunan infrastruktur PUPR yang dominan muncul diberitakan di media cetak dan elektronik dalam kurun waktu 2 bulan terakhir.

Infrastruktur yang terus dibangun oleh Kementerian PUPR di berbagai kawasan di Indonesia beberapa tahun ini diharapkan menjadi penarik investasi dari para investor baik dalam maupun luar negeri. Di sisi lain, masa Pandemi Covid-19 di Indonesia telah berlangsung selama 7 bulan sejak Maret 2020 lalu, dan telah berdampak pada kehidupan ekonomi khususnya di perkotaan. Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) yang dilakukan di DKI Jakarta dan kota-kota lainnya memaksa warga berdiam di rumah dan otomatis menghentikan sebagian besar pundi-pundi ekonomi kerakyatan. Oleh karena itu, seiring dengan pencegahan penularan Covid-19 yang terus digalakkan, pemerintah di sisi lain juga berusaha menghidupkan kembali geliat ekonomi khususnya di perkotaan agar kondisi ekonomi yang disebut-sebut di ambang resesi ini mampu kembali bangkit. Berikut ini adalah ulasan beberapa berita yang dibahas media masa online dan cetak selama bulan Juli-Agustus 2020.

### **Infrastruktur Jalan Sebagai Pendongkrak Ekonomi**

Kementerian PUPR berusaha meningkatkan layanan infrastruktur jalan dan jembatan, baik jalan tol maupun jalan nasional untuk mendukung jalur logistik dalam rangka pemulihan ekonomi nasional akibat pandemi Covid-19. PUPR akan mengoperasikan dua ruas tol yakni Banda Aceh-Sigli seksi 4 (Indrapuri-Blang Bintang) sepanjang 14 KM dan Manado-Bitung (Mabit) seksi 1 (Manado-Airmadidi) dengan panjang 14 KM serta sebagian ruas seksi 2 hingga Kauditan (7 km). Kedua ruas tol yang merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN) tersebut telah mendapatkan persetujuan Surat Keputusan Menteri PUPR untuk pengoperasian (cnnindonesia.com, 29 Juli 2020).

Saat ini Kementerian PUPR juga sedang mempercepat pengerjaan jalan tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Jawa Barat. Proyek sepanjang 61 KM ini ditargetkan bisa mendongkrak pergerakan barang dari Cirebon, Subang, dan Majalengka,

serta menjadi salah satu penunjang super koridor Pantura Jawa.

Dua seksi pertama ruas tol ini ditargetkan selesai pada kuartal ke empat tahun ini. Jalan tol yang menelan investasi sebesar Rp 8 triliun ini diproyeksikan menjadi jalan tembus trafik barang dari sejumlah Pusat Strategis Nasional (PSN) Jawa Barat lainnya, seperti Pelabuhan Patimban di Subang, dan Bandara Kertajati di Majalengka.

Saat ini pengadaan lahan masih menjadi hambatan keberlanjutan proyek. Meteri ATR/BPN Sofyan Djalil menargetkan pengadaan lahan Tol Cisumdawu selesai pada Oktober ini. Sementara Menteri PUPR Basuki Hadimuljono memastikan bahwa PUPR akan berfokus membangun akses penunjang kawasan industri dan pariwisata. Selain Cisumdawu, kini PUPR sedang mengejar pembangunan tol Semarang - Demak sepanjang 27 KM yang terintegrasi dengan tanggul laut Kota Semarang.

Operasionalisasi Tol Cisumdawu ini juga telah ditunggu-tunggu para pengusaha logistik. Ketua Umum

.....  
*PUPR akan mengoperasikan dua ruas tol yakni Banda Aceh-Sigli seksi 4 (Indrapuri-Blang Bintang) sepanjang 14 KM dan Manado-Bitung (Mabit) seksi 1 (Manado-Airmadidi) dengan panjang 14 KM serta sebagian ruas seksi 2 hingga Kauditan (7 km).*

.....

*Untuk memenuhi target ketahanan air dan pangan secara nasional, khususnya penyediaan air baku sebesar 54,81 m<sup>3</sup>/detik pada 2024, Kementerian PUPR juga terus melanjutkan pembangunan bendungan baru di sejumlah provinsi.*

Asosiasi Logistik Indonesia, Zaldy Ilham Masita mengatakan segitiga emas Cirebon, Subang, dan Majalengka cocok menjadi pusat industri otomotif dan teknologi tinggi dan siap menjadi pesaing utama bisnis tekstil yang belakangan geser ke Jawa tengah. (Koran Tempo, 19 Agustus 2020)

Pembangunan jalan tol juga tengah dikebut di Provinsi paling barat Indonesia, yaitu D.I Aceh. Pada 25 Agustus lalu, presiden Joko Widodo meresmikan seksi empat (Indrapuri-Blang Bintang) dari ruas Jalan Tol Sigli-Banda Aceh atau disebut juga "Sibanceh". Ruas tol Sibanceh adalah bagian dari proyek pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera koridor Banda Aceh-Medan sepanjang 471 KM. Diharapkan pembangunan jalan tol pertama di Aceh ini akan memberikan dampak positif sehingga Aceh mampu mengejar ketertinggalannya. (antaranews.com, 25 Agustus 2020).

### **Bendungan sebagai Pendukung Ketahanan Pangan dan Ekonomi Lokal**

Untuk memenuhi target ketahanan air dan pangan secara nasional, khususnya penyediaan air baku sebesar 54,81 m<sup>3</sup>/detik pada 2024, Kementerian PUPR juga terus melanjutkan pembangunan bendungan baru di sejumlah provinsi. Di antaranya, Bendungan Tiu Suntuk di Nusa Tenggara Barat, Bendungan Sepaku Semoi di Kalimantan Timur, Bendungan Jragung di Jawa Tengah, Bendungan Ameroro di Sulawesi Selatan dan Bendungan Budong-budong di Sulawesi Barat.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, dalam siaran persnya, Sabtu (1/8/2020), mengatakan, pengelolaan sumber daya air dan irigasi akan terus dilanjutkan dalam rangka mendukung produksi pertanian yang berkelanjutan. Di samping itu kehadiran bendungan juga memiliki potensi air baku, energi, pengendalian banjir, dan pariwisata

yang akan menumbuhkan ekonomi lokal. "Pembangunan bendungan diikuti oleh pembangunan jaringan irigasinya. Dengan demikian bendungan yang dibangun dengan biaya besar dapat bermanfaat karena airnya dipastikan mengalir sampai ke sawah-sawah milik petani," kata Basuki (beritasatu.com, 1 agustus 2020).

### **Kebangkitan Ekonomi dari Kawasan Perkotaan**

Kementerian PUPR saat ini tengah berusaha ikut andil memulihkan kondisi ekonomi dengan mendorong kembali aktivitas perkotaan.

PUPR sedang menyusun rencana pembangunan infrastruktur PUPR di 10 kawasan metropolitan, yaitu:

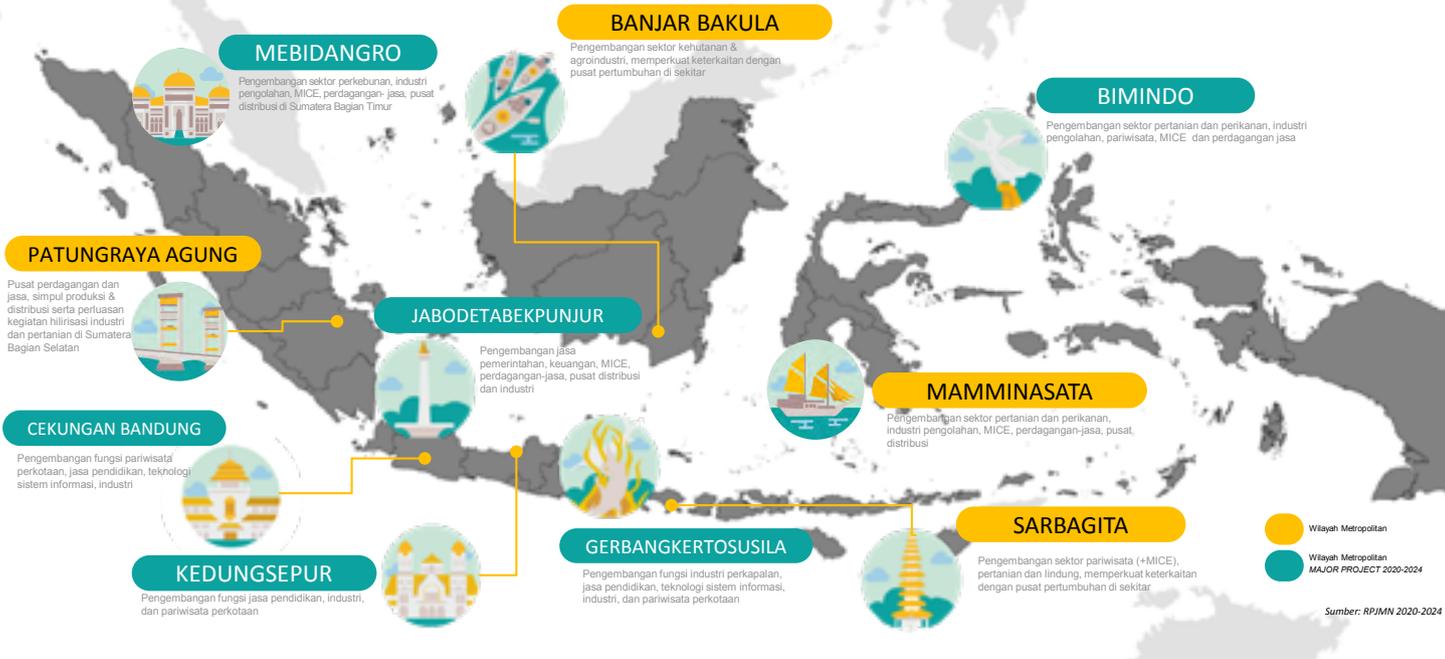
**Mebidangro** (Kota Medan, Kota Binjai, Kabupaten Deli Serdang, dan Kabupaten Karo); **Patungraya Agung** (Kota Palembang, Kabupaten Banyuasin, Kabupaten Ogan Ilir, Kabupaten Ogan Komering Ilir); **Jabodetabekpunjur** (DKI Jakarta, Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kota Depok, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi, Kabupaten Cianjur).

Kemudian, **Cekungan Bandung** (Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi); **Kedungsepur** (Kab. Kendal, Kab. Demak, Kota Semarang, Ungaran Kab. Semarang, Kota Salatiga, dan Purwodadi Kab. Grobogan);

**Gerbangkertosusila** (Kabupaten Gresik, Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, Kabupaten Lamongan, Kabupaten Bangkalan); **Banjar Bakula** (Kota Banjarmasin, Kota Banjarbaru, Kabupaten Banjar, Kabupaten Barito Kuala, Kabupaten Tanah Laut);

**Sarbagita** (Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, Kabupaten Tabanan); **Mamminasata**

# 10 KAWASAN METROPOLITAN INDONESIA



(Kota Makassar, Kabupaten Maros, Kabupaten Gowa, Kabupaten Takalar); dan **Bimindo** (Kota Manado, Kota Bitung, Kabupaten Minahasa Utara).

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) adalah badan yang diamanahi oleh Menteri PUPR untuk membuat perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR di 10 kawasan metropolitan tersebut (cnnindonesia.com, 22 Juli 2020). BPIW telah memulai dengan menyusun strategi pengembangan infrastruktur di Metropolitan Kedungsepur, dan akan berlanjut ke metropolitan lainnya.

Dalam penataan kawasan Metropolitan Kedungsepur, salah satunya BPIW menyusun strategi pengembangan Demak sebagai lokasi ekowisata religi. Diharapkan metode perencanaan wilayah berbasis potensi lokal ini akan mampu meningkatkan kunjungan wisatawan nantinya. Kepala BPIW, Hadi Sucahyono, mengatakan bahwa penataan kawasan itu dilakukan dengan keterpaduan empat Ditjen di Kementerian PUPR, yaitu Bina Marga, Cipta Karya, Sumber Daya Air, dan Penyediaan Perumahan. (antaranews.com, 19 Juli 2020).

## Infrastruktur Magnet Investasi

Tujuh perusahaan dari China, Jepang, dan Korea Selatan tertarik berinvestasi di Kawasan Industri Jawa Tengah. Mereka berencana membangun pabrik di Kawasan Industri Batang Mulai Juli 2020. Investasi tujuh perusahaan itu sebesar 850 Juta Dollar AS atau sekitar Rp 119 triliun, dengan potensi penyerapan tenaga kerja sekitar 30.000 orang. Kawasan Industri (KI) Batang memang menawarkan beberapa keunggulan seperti upah buruh yang relative rendah, akses yang sangat dekat ke jalan tol, dekat dengan pelabuhan, dan dilintasi jalur kereta api. (Kompas, 10 Juli 2020)

Daya Tarik investasi di Jawa Tengah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur di Jawa Tengah yang sudah cukup memadai. Meskipun infrastruktur tidak secara langsung mendorong pertumbuhan ekonomi, tapi setidaknya ketersediaan infrastruktur menjadi pertimbangan para investor sebelum menempatkan investasi. **(Mutri Batul Aini)**

# IKON BARU KENDARI, JEMBATAN YANG DISELESAIKAN DI MASA PANDEMI



*Jembatan teluk sebagai ikon baru kota Kendari*

**K**endari masa pandemi Covid-19, Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bertekad untuk melanjutkan pembangunan infrastruktur. Pelaksanaan pembangunan yang tetap mengedepankan protokoler kesehatan.

Kementerian PUPR kini telah menyelesaikan tahap akhir pembangunan Jembatan Teluk Kendari sepanjang 1,34 Km yang menghubungkan kawasan Pelabuhan Kota Lama dengan Pulau Bungkutoko dan wilayah Kecamatan Poasia di Kota Kendari, Provinsi Sulawesi Tenggara (Sultra).

Jembatan Teluk Kendari akan menjadi ikon baru dan kebanggaan masyarakat Kota Kendari dan Sulawesi Tenggara.

Jembatan Teluk Kendari dibangun untuk mendukung pengembangan wilayah Kota Kendari bagian Selatan dan Pulau Bungkutoko yang akan dikembangkan menjadi kawasan industri, Kendari New Port, dan kawasan permukiman baru. Kawasan pelabuhan baru tersebut merupakan pengganti dari kawasan Pelabuhan di Kota Lama.



Sumber: Birkom PUPR

Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono mengatakan pembangunan infrastruktur seperti jembatan, tidak hanya memperhatikan sisi teknis dan fungsional saja, tetapi juga sisi arsitekturalnya, karena jembatan dapat menjadi ikon lansekap kota yang indah.

Menurutnya, pembangunan infrastruktur jembatan, *flyover* dan *underpass* akan meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas, sekaligus memberikan dukungan bagi produktivitas masyarakat yang lebih baik.

"Jembatan ini akan terhubung dengan jalan nasional dan jalan lingkaran luar (*Outer Ring Road*) Kota Kendari sepanjang 40 Km yang menghubungkan Kota Kendari dengan Kabupaten Konawe," terangnya.

Hal itu akan mempermudah mobilitas kendaraan logistik dari kawasan pelabuhan baru di Pulau Bungkutoko yang menjadi bagian pengembangan Kota Kendari seluas 66 hektar.

Sekitar kawasan jembatan ditata dan dimanfaatkan sebagai ruang terbuka publik. Sejumlah fasilitas akan dibangun seperti lapangan olahraga, area parkir, dan *street cinema* sebagai bagian dari pengembangan kawasan Kota Lama.



Lingkungan sekitar jembatan teluk Kendari

Sumber: Birkom PUPR

Terselesainya Jembatan Teluk Kendari juga akan mempermudah pergerakan masyarakat yang berada di kawasan Kota Lama yang selama ini harus menyeberangi Teluk Kendari menggunakan kapal ferry atau memutar Teluk sejauh 20 Km dengan waktu tempuh 30-35 menit. Dengan melintasi jembatan tersebut jarak akan semakin dekat dan waktu tempuh yang dibutuhkan hanya sekitar 5 menit.

Pembangunan Jembatan Teluk Kendari berada dibawah tanggungjawab Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) XXI Kendari Ditjen Bina Marga dengan kontraktor pelaksana konsorsium PT. PP dan PT Nindya Karya. Biaya pembangunannya bersumber dari APBN Kementerian PUPR sebesar Rp 809 miliar melalui skema kontrak tahun jamak (MYC) 2015-2020.

Konstruksi jembatan meliputi jalan pendekat atau oprit (602,5 m), *approach span* (357,7 m), *side span* (180 m), bentang utama (200 m). Jembatan dengan tipe *cable stayed* ini memiliki lebar 20 meter dengan empat lajur serta median dan trotoar.

Saat ini progres fisik pembangunan Jembatan Teluk Kendari telah mencapai 99% dan ditargetkan selesai akhir Oktober 2020. Sisa pekerjaan yang tengah dilaksanakan adalah pengaspalan pada 2 sisi jalan pendekat berupa aspal *Hotmix* dan jalan samping/*frontage* sepanjang 460 meter, lebar 4,50 meter dengan target selesai 19 Oktober 2020. **(\*/ris/Birkom)**



## SURAT PEMBACA

### Surat Pembaca\_1



#### Indonesia Layak Bersaing Dengan Negara-Negara di Asia

Sejalan dengan masifnya pembangunan infrastruktur saat ini, Indonesia semakin berkembang dalam menggerakkan roda kehidupan bangsa. Indonesia kini semakin unggul dalam pengembangan, khususnya infrastruktur. Hal inilah yang membuat roda perekonomian di Indonesia pun turut berjalan dan berkembang maju, menyaingi negara berkembang lainnya. Hingga saat ini, hasil positif dari pembangunan infrastruktur telah dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

Sebut saja, jalan tol yang menjadi kebanggaan Pemerintah. Kini, perjalanan dari ujung barat hingga ujung timur Pulau Jawa telah tersambung dengan mulus. Tol Trans Jawa kini masuk dalam Asian Highway yang menghubungkan seluruh Asia, dari Denpasar, Indonesia hingga Khosravi, Iran. Ini merupakan salah satu contoh, Indonesia telah layak untuk bersaing dengan negara Asia lainnya. Tak berhenti di Jawa, jalan hingga jembatan di wilayah Sumatera, Kalimantan hingga ujung timur, Papua semakin dibenahi. Seperti, Tol Trans Sumatera, Tol Trans Kalimantan, hingga jalan Trans Papua.

Dari berbagai pembangunan ini, Indonesia tak hanya mengembangkan infrastrukturnya, tetapi juga mengembangkan daya saing ekonomi serta sumber daya manusia yang dimilikinya. Dengan adanya infrastruktur yang memadai, maka konektivitas dan aksesibilitas semakin mudah dan murah, sehingga roda perekonomian mampu berkembang lebih dari sebelumnya. Terlebih, dengan adanya proses pembangunan ini, maka sumber daya manusia yang dimiliki, dituntut untuk terus berkembang dan berinovasi guna menghasilkan karya yang mampu dinikmati seluruh negeri.

**Taffani Yuandara**  
Bekasi

### Surat Pembaca\_2



#### Di tengah Pandemi Covid-19, Pemerintah Harus Cermat Membuat Skala Prioritas Pembangunan Infrastruktur

Pembangunan Infrastruktur Indonesia tengah menghadapi tantangan seiring dengan perkembangan pandemi Covid-19. Indonesia akan membutuhkan banyak sekali pengeluaran untuk menjalankan paket-paket stimulus dan pengeluaran untuk menghilangkan pandemi. Hal tersebut juga akan berdampak pada proses pembiayaan proyek-proyek di Indonesia. Namun Indonesia juga harus melihat hal tersebut sebagai bagian dari pemulihan ekonomi karena proyek-proyek tersebut akan membuka lapangan kerja baru, pengembangan ekonomi daerah, serta menurunkan biaya logistik.

Mengingat terbatasnya biaya dan pentingnya pembangunan, pemerintah harus cermat dalam membuat skala prioritas proyek pembangunan infrastruktur. Kita tentu sangat mengapresiasi langkah pemerintah untuk membangun berbagai macam infrastruktur di Indonesia. Tetapi jangan sampai pembangunan tersebut justru menimbulkan kerugian akibat hutang konstruksi yang tidak setara dengan penghasilan serta tidak ada outcome yang berarti bagi penggunaannya. Masifnya pembangunan di Indonesia kita harapkan dapat terus memberikan manfaat diberbagai sektor perekonomian dan berkontribusi positif untuk rakyat Indonesia.

**Haris Restu Utama**  
Jakarta



# BIDIK LENSA

Kementerian PUPR melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR terpadu dalam pengembangan suatu kawasan dan wilayah di Tanah Air. Program yang disiapkan antara lain pembangunan jalan nasional, rehabilitasi jalan, pembangunan jembatan, pembangunan sarana dan prasarana penunjang, pembangunan rumah khusus serta pemenuhan pelayanan dasar infrastruktur permukiman. Pada edisi ini rubrik bidik lensa Buletin Sinergi memotret program Padat Karya Tunai yang dilaksanakan Kementerian PUPR untuk mendukung Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) akibat dampak Covid-19.

## PROGRAM PADAT KARYA

### Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah (PISEW)

 Banten

Program Padat Karya Tunai melalui Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah (PISEW) dilaksanakan Kementerian PUPR di Provinsi Banten. Program tersebut diharapkan dapat menjaga daya beli masyarakat yang menurun dampak dari pandemi Covid-19.



### Perbaikan Kualitas Kawasan Permukiman

 Sulawesi Selatan

Program Padat Karya Tunai dilakukan melalui perbaikan kualitas kawasan permukiman di Provinsi Sulawesi Selatan. Hadirnya program tersebut diharapkan menjaga daya beli masyarakat di Sulawesi Selatan seiring banyaknya pekerja yang terkena Pemutusan Hubungan Kerja (PHK).





## Meningkatkan Kualitas Rumah

*Sulawesi Tengah*

Program Padat Karya Tunai melalui peningkatan kualitas rumah, dilakukan Kementerian PUPR di Provinsi Sulawesi Tengah. Padat Karya Tunai juga diharapkan dapat menjaga daya beli masyarakat dan mempercepat pemulihan ekonomi di kawasan tersebut.

## Revitalisasi Saluran Drainase Jalan Nasional

*Papua*

Program Padat Karya Tunai melalui revitalisasi saluran drainase jalan nasional dilaksanakan Kementerian PUPR di Provinsi Papua. Padat Karya Tunai diharapkan dapat mempercepat pemulihan ekonomi di kawasan Papua karena dapat menjaga daya beli masyarakat dan multi efek lainnya dari program tersebut.

## BPIW Percepat Pengembangan Metropolitan Kedungsepur

BPIW Kementerian PUPR komitmen melakukan percepatan pengembangan kawasan Metropolitan Kedungsepur (Kab. Kendal, Kab. Demak, Kota Semarang, Ungaran Kab. Semarang, Kota Salatiga, dan Purwodadi Kab. Grobogan). Demikian terungkap dalam rapat lanjutan "Penyiapan Rencana Pengembangan Metropolitan Kedungsepur" yang dibuka langsung Kepala BPIW, Hadi Sucahyono di Kantor BPIW, Jakarta, Kamis (16/7). Pelaksanaan rapat dilakukan secara virtual sesuai Protokol Kesehatan pencegahan COVID-19.

Saat membuka rapat, Hadi menyampaikan, aksi pengembangan Metropolitan Kedungsepur diharapkan bisa dilakukan dalam waktu dekat. "Harapannya agar saat pandemi Covid-19 ini terlewati, hasil pembangunannya dapat cepat membangkitkan ekonomi masyarakat di sekitar kawasan metropolitan sendiri," terang Hadi.



Juli

Kementerian PUPR melalui BPIW mendukung pembangunan infrastruktur untuk Kawasan Industri, termasuk pada wilayah produksi sagu dalam rangka turut mewujudkan ketahanan pangan nasional. Hal itu diungkapkan Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono saat menjadi narasumber webinar "Kebijakan dan Pengembangan Infrastruktur Industri Berbasis Sagu" yang digelar IPB, Selasa (28/7).

Menurut Hadi, dukungan infrastruktur yang dapat diwujudkan Kementerian PUPR pada kawasan produksi sagu, yakni mulai dari pembangunan jalan nasional dan jalan akses pelabuhan. "Selain itu, penyediaan air baku, perumahan, permukiman dan air bersih," terang Hadi.

Ia menerangkan, Indonesia memiliki lima provinsi yang menjadi sentra produksi sagu terbesar. "Kelima provinsi itu antara lain, Riau, Kalimantan Selatan, Sulawesi Selatan, Maluku dan Papua Barat," papar Hadi.

## BPIW Dukung Pembangunan Infrastruktur di Wilayah Produksi Sagu

**Agustus**

Pada 2030 mendatang, “wajah” kota-kota di Indonesia akan memperhatikan beberapa aspek seperti keberlanjutan sosial, ekonomi, dan lingkungan. Selain itu, menurut Kepala BPIW Kementerian PUPR Hadi Sucahyono, kota-kota di Indonesia memperhatikan ketahanan terhadap bencana, kota cerdas, dan modern (sesuai dengan standar internasional).

“Kota-kota di Indonesia harus bersifat inklusif dan berkelanjutan. Selain itu, memiliki layanan dasar dan perumahan yang aman dan terjangkau, serta mempromosikan pembangunan ekonomi lokal,” ujar Hadi dalam Webinar yang digelar Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) yang bertajuk What Indonesian Cities Look Like In 2030?, Rabu, 29 Juli 2020.

## **Kota-Kota Tahun 2030 Inklusif dan Berkelanjutan**

Pembangunan infrastruktur sektor PUPR di Pulau Papua, baik di Provinsi Papua Barat maupun Papua sudah sangat masif. Namun pembangunan di Papua tidak hanya pembangunan infrastruktur, tapi juga terkait pembangunan sumber daya manusia (SDM). Wakil Menteri PUPR Jhon Wempi Wetipo menegaskan Kementerian PUPR mendukung percepatan pembangunan di Papua termasuk SDM. Hal itu disampaikan pada rapat koordinasi seluruh stakeholder di Jakarta, Senin, 3 Agustus.

Dengan koordinasi ini ia berharap Instruksi Presiden tentang percepatan pembangunan Papua dan Papua Barat dapat menjadi payung hukum untuk menjabarkan permasalahan yang ada di Papua. “Dengan Inpres itu diharapkan pembangunan di Papua dapat berjalan lebih cepat, agar masyarakat di sana dapat menjadi tuan rumah di daerahnya sendiri,” tuturnya.

## **Kementerian PUPR Dukung Percepatan Pembangunan di Papua**





Magelang merupakan salah satu kota di Jawa Tengah yang memiliki berbagai macam keindahan dan keberagaman obyek wisata salah satunya di Punthuk Setumbu. Bukit Punthuk Setumbu berlokasi di Desa Karangrejo, Kecamatan Borobudur. Bukit ini merupakan salah satu spot terbaik untuk menyaksikan sunrise dengan latar Gunung Merapi dan Merbabu. Dari tempat ini juga bisa melihat megahnya Candi Borobudur di pagi hari yang terkurung lautan kabut. Dalam hal ini Kementerian PUPR juga turut mendukung pembangunan infrastruktur di kawasan Punthuk Setumbu seperti penataan kawasan, pembangunan jalan akses menuju Punthuk Setumbu, hingga pembangunan tugu petunjuk. Mau tau apa saja yang dapat kita nikmati ketika liburan di kota Magelang khususnya di Punthuk Setumbu ini, berikut terdapat beberapa panduan yang dapat dijadikan sebagai refrensi.



## TRANSPORTASI

Menggunakan Pesawat

**Jakarta - Yogyakarta**

**1 Jam**  
*(Direct)*

Kota Yogya - Magelang

± **1 jam** (menggunakan mobil atau menggunakan Bus Damri seharga **50k**)

Dari Kota Magelang menuju ke kawasan wisata punthuk setumbu

± **40 menit** (menggunakan motor)



## Sewa Kendaraan



**Rp 250k-800k**  
per-hari



**Rp80k**  
per-hari



## AKOMODASI



**Plataran Heritage Borobudur Hotel**  
(Harga permalan **Rp 1500k**, jarak dari Punthuk Setumbu **1,3 km**)



**Balkondes Ngadirejo**  
(Harga permalan **Rp 500k**, jarak dari Punthuk Setumbu **1,1 km**)



**Homestay**  
(Harga permalan **Rp 300k-500k**, jarak dari Punthuk Setumbu **350-500 m**)



## AKTIVITAS WISATA

Untuk bisa menaiki bukit ini, kita harus menempuhnya dengan **tracking** selama kurang lebih **15 menit**.



Harga tiket masuk

**Rp 20k**



Berada di atas ketinggian sekitar 4 km kita bisa **melihat Candi Borobudur**. Selain itu juga kita bisa menikmati dengan **duduk santai di gazebo**. Ada tempat lain yang bisa dikunjungi di sekitar Punthuk setumbu seperti **Punthuk Kendil, Punthuk Mongkrong** dan **Punthuk Gupakan**



**Spot Terbaik**  
Spot Terbaik  
Spot Terbaik

Bukit ini merupakan salah satu **spot terbaik** untuk menyaksikan matahari terbit dengan latar gunung merapi dan merbabu.



## KULINER

Kupat Tahu

Sop Senerek

Nasi Goreng Magelangan

Getuk Trio

Wajik Salaman



## TIPS MENGUNJUNGI PUNTHUK SETUMBU



- **Datang saat musim kemarau** agar mendapatkan pemandangan indah dengan cuaca yang cerah
- Waktu terbaik untuk berlibur di Puntuk Setumbu adalah **hari biasa dan tepat pada saat sunrise**
- **Gunakan alas kaki yang nyaman** untuk kegiatan outdoor
- **Jangan membuang sampah sembarangan** dan taati peraturan
- **Bawalah kamera DSLR** untuk mendapatkan foto terbaik
- Jangan lupa ya, disaat kondisi pandemi seperti ini, **tetap jaga protokol kesehatan dengan memakai masker dan membawa hand sanitizer.**



# Memilih Jafung, Karena Tertarik Dengan Dunia Penelitian



## Sinta Nur Aini, ST, MT.

Perencana Ahli Madya,  
Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR

Bagi sebagian orang, melakukan penelitian maupun kajian menjadi sesuatu

yang sangat menarik, karena dari penilitin tersebut dapat memberikan

pengetahuan baru yang bersifat ilmiah, yang dapat bermanfaat bagi siapapun. Hal itu pula yang dirasakan Sinta Nur Aini, ST, MT, yang merupakan Pejabat Fungsional (Jafung) Perencana Ahli Madya, Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, BPIW, Kementerian PUPR. Jafung ini baru dirasakan perempuan kelahiran Jakarta, 19 Juni 1975 ini sejak dilantik pada 1 Maret 2020 lalu.

Sebelumnya, ia pernah menjabat beberapa jabatan struktural, salah satunya Kepala Sub Bidang Data dan Informasi, Asdep Perencanaan Pengembangan Kawasan, Deputi Bidang Pengembangan Kawasan, Kementerian Perumahan Rakyat pada 20 Mei 2014. Di Perumahan Rakyat ini menjadi bagian yang tidak terlepas dari perjalanan karirnya, karena ia sudah berkecimpung di sana selama 10 tahun. Dengan pengabdian yang diberikan selama 10 tahun itu, Sinta pun berhasil meraih Satyalancana Karya Satya X pada 2012.

Setelah Kementerian Perumahan Rakyat digabung dengan Kementerian Pekerjaan Umum menjadi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang kini disebut Kementerian PUPR, ia menjabat sebagai Kepala Seksi Data, Evaluasi, Dan Pelaporan, Sub Direktorat Perencanaan Teknik Dan

Evaluasi, Direktorat Rumah Umum Dan Komersial, Direktorat Jenderal Penyediaan Perumahan, Kementerian PUPR pada 2015.

Meski meraih jabatan struktural, tak membuat Sinta merasa cocok. Pasalnya, istri dari Anes Roboth ini sering kali merasa 'tidak tega' ketika harus memerintah stafnya. Ia lebih memilih untuk mengerjakan pekerjaannya sendiri, ketimbang menyuruh stafnya. Perempuan kelahiran Jakarta, 19 Juni 1975 itu, sempat berkeinginan melakukan pekerjaan yang bersifat penelitian atau kajian seperti menjadi Jafung.

"Saya tertarik menjadi jafung karena bagi saya kajian itu menarik. Namun saat di Kementerian Perumahan Rakyat, tidak ada Jafung di kementerian itu. Saya berpikir menjadi Jafung lagi setelah Kemenpera bergabung lagi dengan Kementerian PU menjadi Kementerian PUPR Tahun 2015," ungkapnya.

Sepanjang perjalanan karirnya di Kementerian PUPR, penyakit Rhinitis yang dideritanya sejak masih kuliah tahun 2015 menjadi kronis. Hal ini membuat dirinya mengambil langkah melepas jabatan struktural dan mulai mencoba jalur fungsional.

Kondisi tersebut tak menyurutkan hatinya untuk tetap bekerja maksimal, berinovasi, dan bekerja dengan sepenuh hati. Konsistensi dalam bekerja itulah yang dahulu pernah mengantarkannya menjadi Karyawan Teladan Direktorat Perumahan dan Permukiman Wilayah Timur pada 2001.

Ia mengajukan mutasi ke daerah Bekasi agar tidak jauh dari tempat tinggalnya di daerah Cikarang. Adalah Balai Litbang Irigasi tempat ia memulai merintis jalur fungsional. Jalur fungsional kelitbangan mulai dirintisnya sejak mulai menjabat Penelaah Standar dan Pedoman, Balai Litbang

Irigasi, Pusat Litbang Sumber Daya Air, Badan Penelitian Dan Pengembangan, Kementerian PUPR pada 2016.

Berkat kemampuannya, pada Tahun 2017 Sinta sempat dipercaya menjadi Ketua Tim Penelitian Identifikasi Potensi Mikrohidro di Jaringan Irigasi. Penelitian ini merupakan kerja sama Pusat Litbang Sumber Daya Air (SDA) Badan Litbang Kementerian PUPR dengan Pusat Penelitian dan Pengembangan Teknologi Ketenagalistrikan, Energi Baru Terbarukan dan Konservasi Energi (P3TKEBTKE) Badan Litbang Kementerian Energi Sumber Daya Mineral (ESDM).

“Walaupun saya belum jadi Jafung, saya sudah diberi amanah menjadi Ketua Tim penelitian. Jadi pada jaringan irigasi itu, berdasarkan kondisi alamnya dan bangunan teknis pada jaringan, banyak terdapat potensi beda tinggi. Potensi energi kinetik yang ditimbulkan air ini dapat menggerakkan turbin yang bisa membangkitkan listrik,” ujarnya beberapa waktu yang lalu.

Pada tahun yang bersamaan, 2017, ia menjadi Ketua Kelompok Kerja (Pokja) Pengadaan Barang/Jasa Di Lingkungan Satuan Kerja Balai Litbang Teknologi Irigasi Pusat Litbang SDA Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian PUPR pada Tahun Anggaran 2017.

Upaya yang ditempuhnya untuk menjadi Jafung bidang kelitbang ternyata tidak dapat berjalan mulus. Hal tersebut terkendala administrasi pengajuan Angka Kredit awal Jafung. Mayoritas Angka Kredit yang akan diklaim sepanjang masa kerjanya adalah di kementerian yang sudah tidak ada lagi, Kemenpera. Ia pun tak surut langkah, dan mulai berkonsultasi dengan BPSDM. Pusmenjafung mengarahkan untuk mencoba jalur jafung perencana. Setelah melihat peta jabatan fungsional perencana



se-PUPR, ia pun melamar Jafung Perencana Madya ke BPIW.

Setahun kemudian atau pada 2018, Sinta bergabung dengan BPIW, dengan menjadi Analis Perencanaan, Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR. Menjadi analis, tetap ia jalankan pada 2019. Baru kemudian pada tahun ini, keinginannya menjadi Jafung akhirnya tercapai. Dengan pengalaman yang didapat selama ini, membuat Sinta yakin dapat menuntaskan berbagai pekerjaan yang diberikan kepadanya. **(Hendra Djamal)**

## RALAT

Pada Rubrik Sosok (halaman 48) Buletin Sinergi Edisi 46 Mei-Juni 2020, terdapat kesalahan informasi tanggal lahir pada profil Kepala Pusat Pengembangan Infrastruktur PUPR Wilayah I Tris Raditian, ST, MM. Tertulis “Aceh Tengah 23 September 1964”, semestinya “Aceh Tengah 7 September 1963”. Demikian ralat kami sampaikan dan kesalahan telah kami perbaiki. Terimakasih.





# — PUTUS

# PENYEBARAN COVID-19



**1**  
Bekerja dari Rumah  
(Work From Home)



**2**  
Belajar dari Rumah  
(Study From Home)



**3**  
Ibadah dari Rumah  
(Worship From Home)



**4**  
Tingkatkan Imunitas  
Tubuh



**5**  
Rajin Cuci Tangan



**6**  
Hindari Menyentuh  
Bagian Wajah secara  
Langsung



**7**  
Memakai Masker



**8**  
Hindari Interaksi  
Langsung



**9**  
Disiplin Menjaga Jarak  
(Physical Distancing)



**BPIW**

KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM  
DAN PERUMAHAN RAKYAT