

SUSTAINING

PARTNERSHIP

MEDIA INFORMASI KERJA SAMA PEMERINTAH DENGAN BADAN USAHA

**Peran
Strategis
Pembiayaan
Kreatif
Untuk Ringankan
Beban APBN**



ISSN 2088-9194



9 772088 919408

Peran Penting Pembiayaan Kreatif Untuk Mengakselerasi Pembangunan Infrastruktur

Pembiayaan merupakan hal penting untuk bisa melaksanakan penyediaan infrastruktur. Berbagai cara dan inovasi telah dilakukan untuk menjadikan pembiayaan lebih efisien dan efektif baik dari sumber, pemanfaatan sampai dengan pencairan. Skema pembiayaan Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) merupakan salah satu inovasi yang dihasilkan sebagai solusi pembiayaan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Skema KPBU hadir sebagai solusi dari berbagai permasalahan sekaligus sebagai instrumen pembiayaan kreatif untuk mendorong partisipasi aktif badan usaha dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Pembiayaan juga terkait dengan sektor finansial. KPBU merupakan skema yang disusun untuk meringankan beban finansial yang harus ditanggung oleh dana pemerintah, baik di tingkat pusat maupun di daerah. Penting untuk diketahui, akan sangat sulit apabila pembiayaan pembangunan infrastruktur dialokasikan seluruhnya dari anggaran pemerintah. Dengan demikian, peran skema KPBU menjadi strategis untuk tidak hanya meringankan, tetapi juga mengakselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Majalah edisi kali ini akan membahas topik-topik mengenai pembiayaan alternatif dan kreatif yang dapat meringankan beban APBN dalam pembangunan infrastruktur. Selain itu, majalah edisi kali ini juga akan membahas berbagai faktor pendukung lain yang terkait dengan perkembangan skema KPBU di Indonesia, seperti skema KPBU syariah, prinsip akuntansi dalam skema KPBU dan juga torehan KPBU selama 2019 yang diharapkan dapat membuka wawasan lebih luas lagi akan dampak KPBU pada pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Dengan berbagai informasi dan wawasan baru yang kami persembahkan, diharapkan majalah edisi ini dapat menjadi bahan pembelajaran dan sebuah kesempatan yang bisa mendongkrak inovasi serta perbaikan pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Selain itu, diharapkan juga informasi yang tercantum dalam majalah ini dapat membuka peluang kerjasama pembiayaan di berbagai sektor strategis yang ada di Indonesia. Dengan demikian, maka berbagai pihak dapat secara aktif berkontribusi terhadap pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Redaksi

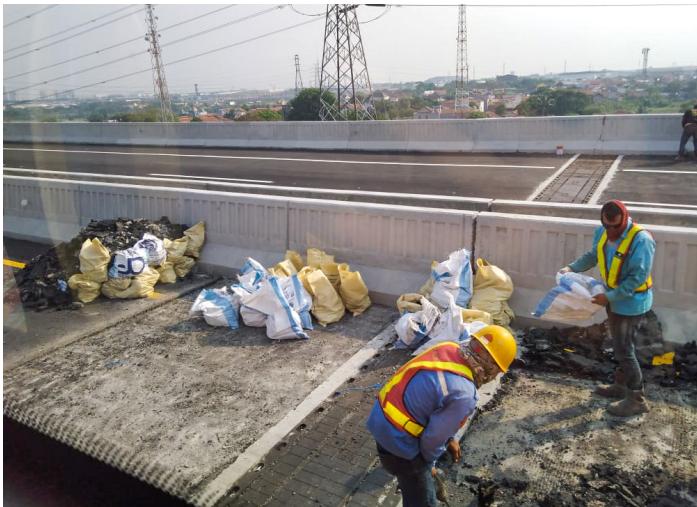


Foto:
ANTARA FOTO/Sigid Kurniawan.

Sumber:
"Bangun Infrastruktur, Indonesia Butuh Puluhan Ribu Insinyur",
<https://tirto.id/b4SM>

Ilustrasi maket proyek LRT dalam Pameran Transportasi dan Infrastruktur di Gedung Smesco, Jakarta Selatan, Rabu (14/9)

DAFTAR ISI



Catatan Redaksi

2 Peran Penting Pembiayaan Kreatif Untuk Mengakselerasi Pembangunan Infrastruktur

4 Berita Utama
Kreatif dan Solutif Biaya Infrastruktur Indonesia

6 Daur Ulang Aset: Sebuah Alternatif Sinergi dengan KPBU Untuk Keberlanjutan Masa Depan

12 Reportase
Capaian KPBU Tahun 2019

14 Lesson Learned
Five Case Model dalam Persiapan Proyek KPBU

16 Snapshots
Proyek Strategis Pembiayaan KPBU 2019

18 Insight
Peran Strategis KPBU dalam Menciptakan Ketahanan Fiskal
20 Menjaga Keberlanjutan Pendanaan Pembangunan Infrastruktur dalam Skema Pembiayaan KPBU

22 Inspirasi
Green Sukuk Sebagai Instrumen Alternatif Pembiayaan Infrastruktur

25 Sustainability
Menggali Lebih Dalam Potensi Green Finance di Indonesia

DITERBITKAN: Kementerian PPN/Bappenas **PENANGGUNG JAWAB:** Direktur Kerjasama Pemerintah Swasta dan Rancang Bangun **PEMIMPIN REDAKSI:** Ade Hendraputra **DEWAN REDAKSI:** Dadang Jusron, Regi Perdana, Astu Gagono Kendarto, Novie Andriani, Mohammad Taufiq Rinaldi, Much Nurachmad, Elisabeth Ria, Theresia Yut Sartaulina Aruan, Dimas Yudha Wicaksono, Hanna Tua Marina Simamora, Suryo Wijono Pambudi, Elly Damayanty **REDAKTUR PELAKSANA:** Yan Kurniawan **JURNALIS/ASISTEN REDAKTOR PELAKSANA:** Munib Anson **ANALISIS BERITA:** Melanius PK, Pandu Dewa Nata, Ella Romalah, Arri Akbar K. **EDITOR:** Irma Yulia, Inditjan Latifa **REPORTER:** Fransiska Nindity K., Novita Intansari **PENERJEMAH:** Bambang Irawan, Drs. Sugiyanta **FOTOGRAFER:** Yudhi Mahatma, Maha Eka Swasta **ILLUSTRATOR/MEDIA DESIGNER:** Divanda Gita Desiani, M. Iqbal Wahid **TENAGA PENDUKUNG:** Hakam Adi Nugroho, Vandana Ram Topandasan **ALAMAT REDAKSI:** Jalan Taman Surapati nomor 2 Jakarta 10310 **TELEPON:** (021) 31934175 **FAKSIMILE:** (021) 31923813

Kreatif dan Solutif Biayai Pembangunan Infrastruktur di Indonesia

Wilayah Indonesia yang tersebar sangat luas dari Sabang sampai Merauke; dari Miangas sampai Pulau Rote membutuhkan jaringan infrastruktur yang saling terhubung. Dengan adanya infrastruktur ini, maka aktivitas masyarakat dapat berjalan dengan baik sehingga memutar roda perekonomian di tingkat daerah.

Konektivitas ini juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi baik di tingkat lokal maupun nasional. Selanjutnya, suatu daerah dengan infrastruktur yang baik akan membuka peluang investasi sehingga dampaknya dapat dirasakan oleh masyarakat dan juga menghasilkan kontribusi bagi negara.

Pembangunan infrastruktur khususnya untuk negara seluas Indonesia yang dua pertiga luas wilayahnya adalah lautan membutuhkan anggaran yang tidak sedikit. Infrastruktur yang dibangun juga beraneka ragam, baik infrastruktur ekonomi maupun juga infrastruktur sosial. Kedua jenis infrastruktur ini memiliki peran penting bagi masyarakat. Infrastruktur ekonomi khususnya yang berhubungan dengan konektivitas seperti jalan, pelabuhan, bandar udara, jembatan dan lainnya berguna untuk menghubungkan satu daerah dan daerah lainnya. Selain itu, infrastruktur ini juga memiliki peran penting untuk menunjang dan menggerakkan perekonomian di daerah dengan mendukung tumbuhnya pusat-pusat ekonomi di daerah seperti kawasan industri dan kawasan pariwisata..

Infrastruktur sosial juga memiliki peranan penting bagi masyarakat. Rumah sakit misalnya, merupakan infrastruktur strategis yang dapat menunjang kesehatan masyarakat di suatu daerah. Infrastruktur sosial lainnya seperti sekolah memiliki peranan penting sebagai tempat generasi muda memperoleh ilmu pengetahuan. Pasar juga tidak bisa dikecualikan; tanpa adanya pasar, perekonomian suatu



Foto:
aktual.com

Sumber:

<https://aktual.com/kawal-pembangunan-infrastruktur-jakarta/kawal-pembangunan-infrastruktur-jakarta-toga/>



Ilustrasi maket proyek KPBU pembangunan rumah sakit kelas A di Kalimantan Tengah

Foto: Dokumentasi Pribadi/Dinas Kesehatan Provinsi Kalimantan Tengah

daerah akan sulit untuk berjalan karena tidak ada tempat untuk melakukan aktivitas jual beli. Berbagai infrastruktur sosial ini memiliki peran yang penting dalam meningkatkan kesejahteraan suatu masyarakat.

Kedua jenis infrastruktur ini memiliki peranan yang sangat strategis. Sebuah hal yang penting untuk digarisbawahi adalah mekanisme penganggaran yang digunakan untuk membiayai seluruh pembangunan infrastruktur ini. APBN maupun juga APBD yang dimiliki pemerintah di tingkat pusat dan daerah tidak dapat sepenuhnya digunakan untuk membiayai pembangunan infrastruktur. Diperlukan skema pembiayaan alternatif untuk memastikan pembangunan infrastruktur di Indonesia dapat berjalan dengan baik dan juga tidak membebani anggaran pemerintah baik di tingkat pusat maupun di tingkat daerah.

Skema KPBU Sebagai Alternatif Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur

Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) merupakan skema pembiayaan alternatif yang dapat digunakan dalam menyelenggarakan pembangunan infrastruktur di Indonesia. KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu kepada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/ Kepala Lembaga/Kepala Daerah/ BUMN/BUMD, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko antara para pihak.

Skema KPBU bukan hanya sekedar mekanisme pembiayaan dalam pembangunan infrastruktur. Lebih jauh lagi, skema pembiayaan ini memiliki peran penting untuk menyediakan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran dan tepat waktu. Skema KPBU juga memberikan kesempatan bagi badan usaha untuk terlibat aktif dalam penyediaan infrastruktur. Selain itu, skema ini juga memberikan kepastian pengembalian investasi badan usaha melalui pembayaran secara berkala oleh pemerintah.

Skema KPBU ini merupakan sebuah titik temu antara sektor publik dan sektor privat. Sektor publik membutuhkan pembangunan infrastruktur yang efisien dan juga layanan publik yang terus meningkat. Hal ini dapat diperoleh apabila pembangunan infrastruktur dikerjasamakan dengan badan usaha yang memiliki keunggulan teknologi dan inovasi. Penting juga untuk diketahui bahwa sektor privat juga dapat memperoleh keuntungan melalui ide teknologi dan inovasi yang dijualnya dalam proyek pembangunan infrastruktur.

Menteri Keuangan Sri Mulyani menekankan bahwa KPBU merupakan skema pembiayaan alternatif dan juga kreatif yang bertujuan untuk mengakselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia. Dengan demikian, proyek pembangunan infrastruktur tidak selalu bergantung pada pembiayaan APBN.

"Tujuan dari implementasi skema pembiayaan yang inovatif dan kreatif ini adalah untuk mencapai target pembangunan, namun menjaga agar APBN tetap sehat dan akuntabel" jelas Sri Mulyani.

Lebih lanjut, Skema KPBU juga memiliki berbagai keuntungan. Berbagai keuntungan tersebut antara lain meningkatkan transparansi dan meningkatkan kualitas proyek karena dikelola oleh badan usaha yang memiliki kemampuan mengelola sebagian besar risiko yang lebih baik dibandingkan pemerintah.

Daur Ulang Aset: Sebuah Alternatif Sinergi dengan KPBU Untuk Keberlanjutan Masa Depan

Tidak diragukan lagi bahwa infrastruktur merupakan pendukung pembangunan ekonomi dan sosial. Tidak hanya dapat mengembangkan produktivitas yang mengarah pada pertumbuhan ekonomi, tetapi infrastruktur yang memadai juga dapat mengatasi kesenjangan sosial di berbagai daerah. Pembangunan infrastruktur merupakan serangkaian proyek yang terus berlanjut untuk menjawab berbagai kebutuhan masyarakat.

Peningkatan secara terus menerus terkait permintaan pengembangan infrastruktur tentunya membutuhkan uang yang tidak sedikit. Pemerintah berupaya mencari berbagai cara

untuk dapat melakukan pembiayaan berbagai proyek. Krisis keuangan global yang berlangsung satu dekade yang lalu pada tahun 2008 mengakibatkan negara-negara berjuang untuk mengatasi tingkat utang yang sangat besar, sehingga secara signifikan mengurangi porsi anggaran pemerintah yang dialokasikan untuk membangun, memelihara, dan mengoperasikan infrastruktur baru, dan telah membatasi pemerintah untuk meminjam lebih jauh. Memang, untuk negara-negara yang sudah dibebani dengan tingkat utang yang tinggi, pinjaman hanya akan memicu penurunan peringkat kredit. Di sisi lain, peningkatan pajak untuk mendanai infrastruktur juga bisa



Foto:
ANTARAFOTO
Yulius Satria Wijaya

Sumber:
"Pemerintah Cari Solusi Pembiayaan LRT Jabodetabek",
<https://tirto.id/cixk>

Pembangunan Proyek Light Rail Transit (LRT) di samping jalan Tol Jagorawi di kawasan Cililitan, Jakarta Timur



Gambar 1 . Sekilas tentang Daur Ulang Aset. Sumber: "Recycling our Infrastructure for Future Generations", World Economic Forum 2017

menjadi pilihan yang terakhir, khususnya di negara berkembang. Hal ini menyisakan pemerintah dengan sedikit pilihan yang tersedia untuk menemukan alternatif sumber pendanaan.

Privatisasi selalu menjadi pilihan, namun itu adalah salah satu cara yang biasanya tidak disukai oleh masyarakat umum. Sejarah telah menunjukkan bahwa keterlibatan swasta sepenuhnya tidak selalu memberikan inovasi yang dijanjikan dan tingkat pelayanan yang diharapkan, melainkan sering meningkatkan harga jasa yang sebelumnya disubsidi oleh pemerintah. Skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) adalah pilihan lain, dan skema ini juga memiliki tantangannya sendiri karena masih memerlukan dana pemerintah untuk sebagian kecil porsi proyek. Sementara itu, pemerintah juga mencari pendekatan yang tidak hanya melibatkan pembelian atau penjualan aset, sumber pendanaan yang

berkelanjutan, serta solusi untuk menyeimbangkan hubungan pemerintah dengan sektor swasta.

Opsi yang dapat mengatasi semua hal di atas adalah daur ulang aset, yaitu mekanisme sederhana yang sebagian besar terdiri dari dua komponen. Pertama, pemerintah membuka modal melalui monetisasi aset infrastruktur yang ada dengan menjual atau menyewakannya ke sektor swasta. Kedua, hasil modal dari monetisasi tersebut akan diinvestasikan kembali ke infrastruktur baru untuk memenuhi kebutuhan penduduk. Aset ini juga dapat didaur ulang lagi di masa depan.

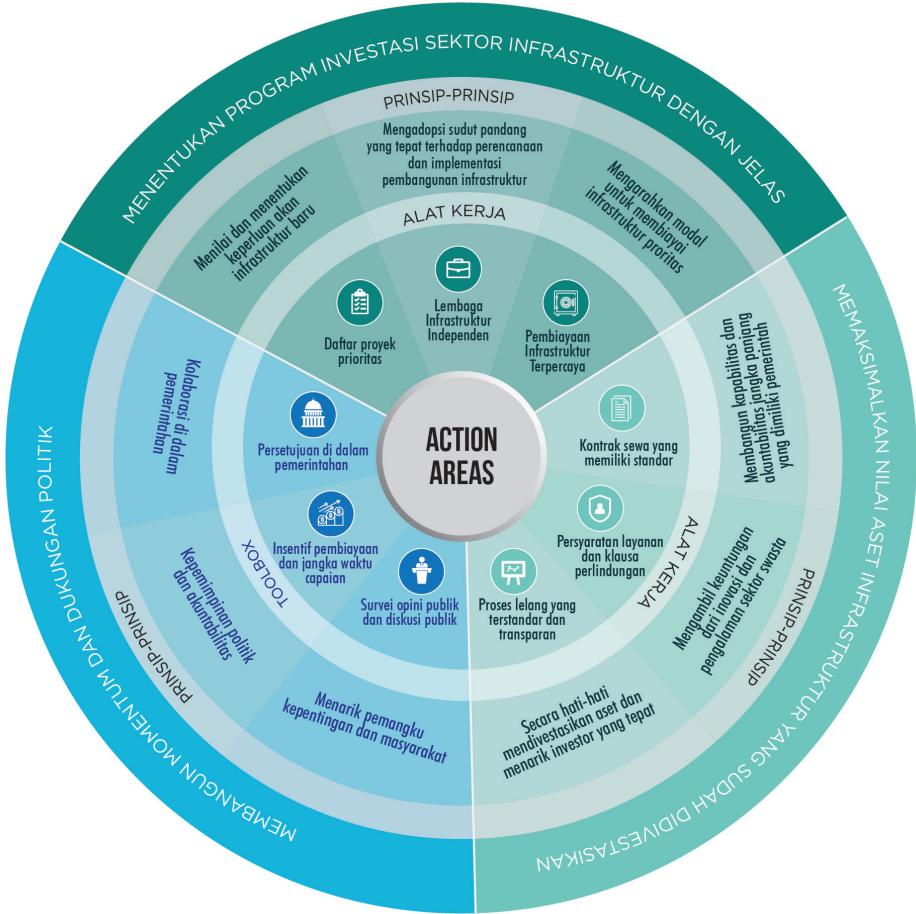
Opsi ini dapat menyediakan infrastruktur baru tanpa menambah utang, dan juga menawarkan potensi peningkatan penyediaan layanan infrastruktur yang ada. Selain itu, juga membahas ketidakcocokan umum antara pemerintah dan sektor swasta. Pemerintah umumnya menginginkan

infrastruktur sosial baru, sementara investor swasta dikenal memiliki preferensi untuk infrastruktur ekonomi yang ada dan terbukti, terutama investor jangka panjang seperti dana pensiun.

Proses ini juga mendaur ulang dana pembayar pajak sebelumnya yang telah terkunci dalam aset yang lebih tua sehingga menghindari kebutuhan untuk terus meningkatkan pemungutan pajak. Setiap pajak yang dibayarkan akan disalurkan untuk keperluan pemeliharaan, atau penambahan atau penyempurnaan layanan yang disediakan oleh aset yang lebih lama, dan bukan aset yang sepenuhnya baru. Selain itu, masyarakat masih mempertahankan akses ke layanan publik dan manfaat yang diberikan oleh aset yang lebih tua, tetapi sekarang memperoleh manfaat dari layanan dan manfaat tambahan atau yang ditingkatkan.

Sementara daur ulang aset dapat dengan mudah disalahartikan sebagai privatisasi, keduanya sangat berbeda dalam arti bahwa keduanya memiliki visi yang berbeda, dan bahwa sebenarnya ada derajat divestasi yang berbeda dalam mekanisme tersebut. Pemerintah bebas memilih tingkat kepemilikan apa yang paling cocok dengan yurisdiksi atau aset mereka. Kepemilikan dapat bersifat sementara, sebagian, atau sementara-parsial. Dua yang pertama adalah opsi yang paling populer, dan dilakukan melalui perjanjian leasing dan konsesi. Hal ini memungkinkan pemerintah atau sektor publik bernegosiasi untuk mempertahankan saham langsung mereka dalam aset sebagai pemegang saham ekuitas utama dan mendapatkan aset mereka kembali di masa depan. Ini juga memberi ruang bagi pemerintah untuk menyusun perjanjian yang mengatur klausul perlindungan untuk melindungi tingkat layanan, mengantisipasi kenaikan harga potensial. Sementara itu, sektor swasta akan bertanggung jawab penuh atas pengoperasian aset, menanggung risiko komersial yang ditetapkan, dan menjamin tingkat layanan untuk biaya pengguna yang mereka kumpulkan.

Untuk memastikan bahwa daur ulang aset dilaksanakan secara optimal, *World Economic Forum* dan anggotanya baru-baru ini mengembangkan kerangka kerja yang berisi



Gambar 2 . Kerangka Kerja untuk Implementasi Daur Ulang Aset
Sumber: WEF *Recycling our Infrastructure for Future Generations report 2017*

kerja yang berisi wawasan dari para ahli di seluruh dunia serta pengalaman yang sudah terjadi. Ada beberapa prasyarat untuk menerapkan program daur ulang aset yang sukses. Pertama, pemerintah perlu memastikan bahwa ada cukup aset publik untuk menghasilkan uang, dan mengumpulkan sentimen publik mengenai investasi sentimen publik mengenai investasi sektor swasta atau pengelolaan infrastruktur. Jika sentimen condong ke arah negatif, pemerintah dapat melibatkan pihak swasta secara teratur, baik melalui skema KPBU atau sebaliknya, untuk membangun dialog dan mendapatkan dukungan publik melalui penawaran kompetitif.

Setelah prasyarat dipenuhi, ada langkah lebih lanjut yang harus diambil. Keberhasilan bergantung pada tiga aspek utama, transparansi proyek investasi, dan optimisasi proyek, terutama melalui penggunaan secara maksimal dari keahlian dan inovasi sektor swasta untuk pertambahan nilai terbesar untuk publik, serta dukungan politik yang memadai untuk mendorong pemerintah daerah menyewakan aset mereka ke sektor swasta. Salah satu faktor yang tidak kalah penting adalah memastikan bahwa aset yang menghasilkan pendapatan tidak dijual untuk membiayai investasi yang berdampak pada peningkatan utang pemerintah.

Lihat Lebih Dekat Ke Australia

Australia dianggap menjadi teladan dalam hal daur ulang aset. Pada tahun 2014, Pemerintah Federal Australia secara resmi memperkenalkan Asset Recycling Initiative (ARI). ARI memberikan pemberian insentif kepada negara bagian dan wilayah untuk mendorong penyewaan aset mereka ke sektor swasta selama 99 tahun dan menginvestasikan kembali hasil jangka panjang untuk mendanai berbagai proyek infrastruktur di seluruh negeri. Secara keseluruhan, ARI membuka lebih dari 15 miliar Dolar Australia dalam pengeluaran infrastruktur baru.

Insentif itu memang berhasil mendorong wilayah negara bagian untuk menyewakan aset tersebut, berinvestasi dalam proyek-proyek lain, dan mengganti infrastruktur yang menua dengan yang lebih baru dan inovatif. Jika semua hasil sewa dialokasikan untuk investasi baru, negara akan menerima 15 persen dari hasil penjualan aset. Peluang ini tentu saja menarik minat investor swasta. Partisipasi mereka yang antusias tercermin dari dana pensiun lokal, peningkatan investasi asing langsung, serta penerimaan mereka terhadap risiko permintaan yang terkait dengan penggunaan infrastruktur.

Pemerintah Australia menyumbangkan keberadaan aset yang menarik di neraca, menghubungkan hasil penjualan aset dan investasi infrastruktur, dan pembayaran insentif antara berbagai tingkat pemerintah dengan keberhasilan skema. Insentif juga diserahkan hanya jika pemerintah negara bagian atau teritori mampu menunjukkan manfaat positif bersih yang jelas, kapasitas produktif jangka panjang, dan potensi keterlibatan sektor swasta dalam proyek infra-

struktur, yang selanjutnya mencerminkan komitmen mereka untuk mengimplementasikan skema ini dengan sukses.

Ada beberapa pelajaran yang bisa diambil dari ARI. Walaupun skema daur ulang aset Australia secara luas dianggap telah sukses, namun skema ini sebenarnya tidak mencapai target investasi pemerintah. Beberapa pemerintah negara bagian enggan untuk menyewakan atau menjual aset karena masalah keamanan nasional. Yang paling penting, penyerahan aset ke sektor swasta mengakibatkan PHK yang cukup parah, yang bisa dipermasalahkan oleh serikat pekerja, oposisi, dan masyarakat umum.

Terlepas dari kemunduran ini, antusiasme dari sektor swasta tetap tinggi, dan daur ulang aset sebagai skema alternatif berhasil mempertahankan daya tariknya di kalangan investor. Pemerintah dapat bertindak atas antusiasme ini untuk mengembangkannya lebih lanjut di berbagai proyek infrastruktur yang baru sehingga proyek tersebut menjadi inovatif, terjangkau, dan andal bagi warganya.

Upaya Pendanaan Berkelanjutan Di Indonesia

Hasil yang tampaknya positif dari penerapan model ARI telah mendorong negara-negara lain untuk mengeksplorasi opsi ini, seperti Amerika Serikat dan Indonesia. Pemerintah Indonesia telah menunjukkan komitmen yang kuat untuk melibatkan sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur. Sejak pengenalan hukum dari skema *Public-Private Partnership* atau yang dikenal dengan KPBU pada tahun 2005, pemerintah telah melakukan upaya besar untuk mendorong investasi swasta di sektor

termasuk telekomunikasi, minyak dan gas, kereta api, pelabuhan, listrik, dan air dan sanitasi.

Dukungan fiskal telah tersedia di seluruh proses KPBU dan insentif yang didukung pemerintah juga diperkenalkan untuk membuat investasi lebih diinginkan. Skema ini meringankan beban BUMN dan APBN terkait pembangunan infrastruktur. Meskipun berhasil, skema KPBU masih kurang dimanfaatkan, dan menghadapi sejumlah tantangan sebelum dapat mencapai potensi penuhnya. Dengan demikian, sangat penting bahwa pemerintah masih mempertimbangkan strategi alternatif untuk mendanai proyek infrastruktur serta memanfaatkan kemampuan keuangan, manajemen dan teknologi dari sektor swasta, baik untuk memastikan bahwa prioritas pemerintah dan proyek strategis dibangun tepat waktu.

Di sinilah PINA berperan. Pembiayaan Infrastruktur Non-Anggaran, disingkat "PINA", adalah skema fasilitasi di bawah Badan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) bertujuan untuk mempercepat *financial close* proyek prioritas nasional, di mana didukung penuh oleh kebijakan pemerintah. PINA bertindak sebagai *enabler* dalam memfasilitasi investasi baik melalui pembiayaan ekuitas langsung, instrumen ekuitas dekat, atau dana swasta dan reksa serta membangun ekosistem pengembangan infrastruktur.

Mengingat bahwa skema KPBU Indonesia bergantung pada komposisi pendanaan 43,1% Budget Negara, 22,2% dan 36,5% dari investor swasta, PINA mengambil inisiatif untuk memaksimalkan pendanaan sektor swasta. PINA menyadari bahwa daur ulang aset adalah skema inovatif yang memaksimalkan keahlian sektor swasta, dan



Pekerja sedang berjalan di dekat petunjuk arah di Terminal 3 Bandara Internasional Soekarno-Hatta, Tangerang

Sumber: <https://beritagar.id/artikel/berita/pemerintah-tak-jualan-aset-hanya-ajak-swasta-investasi>

Foto: Mast Irham / EPA

bawa ada potensi daur ulang investasi di tahap *brownfield*, *greenfield*, dan operasional berbagai proyek infrastruktur. Namun, kenyataannya adalah bahwa sebagian besar proyek infrastruktur di negara ini adalah proyek *greenfield*, sedangkan sektor swasta dikenal memiliki preferensi untuk proyek *brownfield* yang telah membuktikan nilainya.

Kemunduran ini dapat dengan mudah diperbaiki. Daur ulang aset sebenarnya dapat membantu meningkatkan KPBU *greenfield* dengan menggunakan hasil modal untuk memberikan jaminan kepada investor dalam bentuk jalur kredit siaga, juga dikenal sebagai "*Liquidity Pool*".

Jaminan hanya akan diberikan jika risiko yang disepakati terwujud pada tahap *greenfield* pada tahun-tahun awal operasi. Ini sangat berguna ketika negara-negara dianggap memiliki risiko politik yang tinggi, seperti Indonesia. Pada dasarnya, daur ulang aset merupakan pelengkap dari skema KPBU yang diperjuangkan pemerintah, dan masih merupakan skema utama yang harus dipertimbangkan.

Untungnya, pemerintah telah membuat catatan. Baru-baru ini, Indonesia telah secara proaktif mengeksplorasi skema pendanaan inovatif yang menghasilkan uang dari aset pemerintah, seperti inisiatif daur ulang aset populer di Australia. Di Indonesia, skema ini disebut Skema Konsesi

Limited Concession Scheme (LCS) dan bertujuan untuk memonetisasi aset operasi utama seperti bandara. Di bawah skema ini, sektor swasta akan diundang untuk mengoperasikan, memelihara dan memperluas aset yang ada dengan imbalan biaya konsesi dimuka atau skema pembagian pendapatan dengan pemerintah.

Pendapatan tambahan ini memungkinkan pemerintah untuk menyelesaikan program infrastrukturnya yang masif, terutama di wilayah Indonesia yang kurang berkembang. Kerangka hukum yang akan menjadi dasar implementasi LCS saat ini sedang disusun. Hal ini mencerminkan komitmen pemerintah untuk memanfaatkan keterlibatan sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur serta untuk mengeksplorasi skema pendanaan alternatif dan inovatif dalam upaya mencapai pendanaan berkelanjutan.

Dr. Bastary Pandji Indra, MSP, Asisten Deputi Perumahan, Tanah dan Pembiayaan Infrastruktur Kemenko Perekonomian, menjamin bahwa pengembangan SKB telah dipertimbangkan beberapa prinsip suara dan dipikirkan persyaratan teknis. Dia juga menekankan bahwa LCS bukan privatisasi, karena tidak menghilangkan kepemilikan aset dari pemilik yang memenuhi syarat yaitu, Pemerintah atau BUMN. Pemerintah tidak hanya tetap menjadi pemilik aset, LCS juga memastikan bahwa

"laba super" terbatas untuk pemegang konsesi, dan bahwa pemerintah akan menerima pembayaran dimuka. Jika dilakukan dengan baik, LCS kemudian bisa menghasilkan tiga kemenangan.

Sebuah skema daur ulang asset juga dapat mencakup sekuritisasi. Gagasan dasar sekuritisasi aset infrastruktur adalah untuk membentuk sekuritas arus kas masa depan dari infrastruktur yang telah menghasilkan aliran pendapatan yang stabil. Sekuritas diterbitkan seperti instrumen utang, tetapi berbeda dari instrumen utang lainnya karena jauh dari risiko kebangkrutan perusahaan. Bastary berpendapat bahwa pemerintah telah menetapkan parameter untuk kemudian memilih yang mana dari dua metode, metode LCS atau daur ulang aset sekuritisasi, akan lebih bermanfaat untuk aset infrastruktur tertentu.

Jika suatu aset tidak dapat dioptimalkan oleh entitas swasta, sekuritisasi adalah pilihan yang lebih baik. Sementara

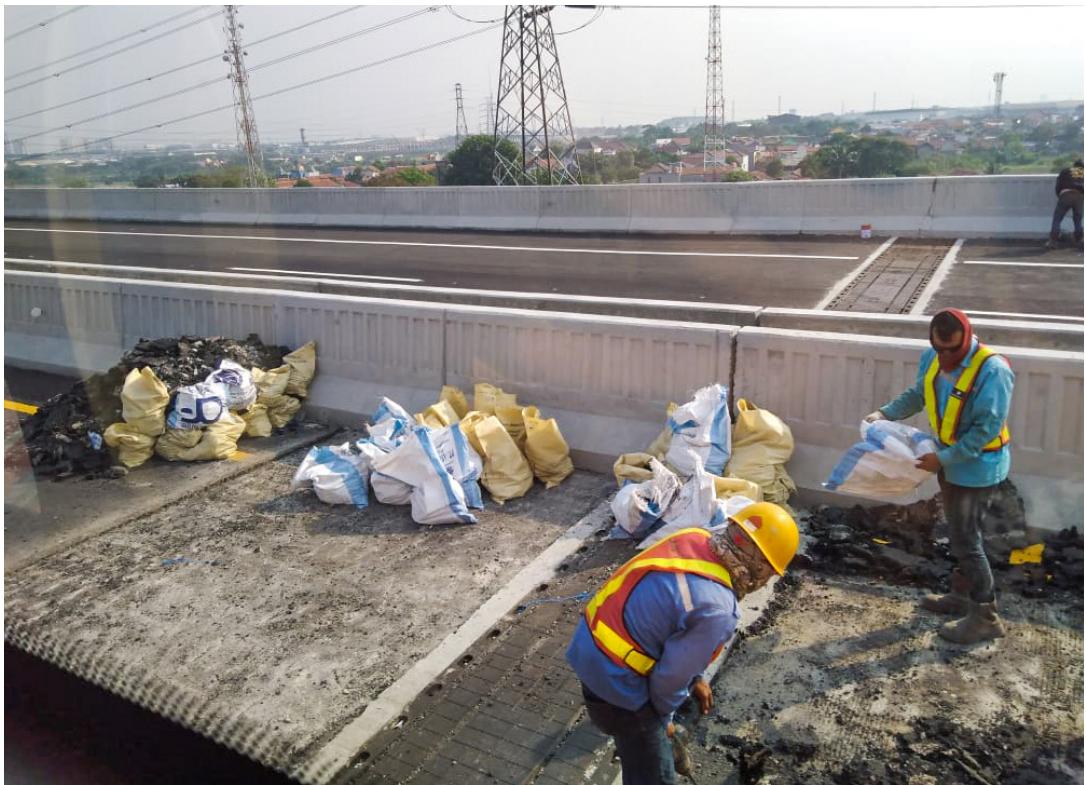
itu, jika suatu aset tidak sebagai jaminan bagi pemegang sekuritas, maka LCS akan menjadi pilihan yang lebih baik. Pertimbangan penting lainnya untuk menentukan apakah suatu aset dapat mencapai target pengembangannya di masa depan melalui skema konsesi terbatas adalah apakah suatu aset membutuhkan pembelanjaan modal yang sangat besar untuk pengembangan aset baru, apakah itu memerlukan tenaga ahli sektoral, serta dampak ekonomi keseluruhan dari skema tersebut.

Namun demikian, ia menegaskan bahwa masih ada berbagai skema di luar daur ulang aset yang sedang dipertimbangkan oleh pemerintah. Bastary sendiri sangat menyukai skema KPBU, yang telah terlibat dalam berbagai tingkat nasional mengembangkan PPP peraturan dan kebijakan kerangka kerja, meningkatkan kapasitas kelembagaan, dan berkampanye pelaksanaan PPP serta perampingan proses KPBU di Indonesia.

Masa Depan

Meskipun konsep daur ulang aset relatif sederhana, implementasinya bisa sangat kompleks. Jika pemerintah dan BUMN tertarik untuk mengejar program ini, strategi implementasi yang baik sangat penting. Ini akan mencakup strategi manajemen aset seperti penilaian yang tepat. Pemerintah juga dapat mengambil manfaat pembelajaran dari negara-negara lain, seperti Australia, untuk menghindari kesalahan berulang yang dapat merusak pembangunan infrastruktur dalam jangka panjang.

Dengan skema KPBU yang saat ini mendapatkan momentum di Indonesia, bersama dengan inisiatif daur ulang aset seperti LCS yang sedang disusun kerangka hukumnya, masa depan pembangunan infrastruktur di Indonesia berada di arah yang tepat. Dengan pendekatan yang benar dan upaya yang konsisten, tidak ada yang menghentikan Indonesia untuk tumbuh secara eksponensial di tahun-tahun mendatang.



Sumber: "Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Beroperasi Bulan Ini, Berapa Tarifnya?", <https://economy.okezone.com/read/2019/12/04/320/2138011>
Foto: Okezone.com/Ola

Proyek Pembangunan Jalan Tol Jakarta-Cikampek II Elevated

Capaian KPBU Tahun 2019

Dalam tahun 2019, skema KPBU sukses dalam membantu proyek-proyek di Indonesia. Baik itu yang termasuk dalam proyek strategis nasional (PSN) ataupun berbagai proyek lainnya di daerah. Dengan berbagai proyek yang berhasil menggunakan skema KPBU, diharapkan akan lebih banyak lagi proyek-proyek dalam negeri yang menggunakan KPBU sebagai solusi untuk pengadaannya.

Tentunya keberhasilan ini tidak serta merta terjadi dalam waktu yang singkat. Rata-rata perencanaan proyek ini dimulai pada tahun 2015 sampai pada pelaksanaan konstruksi dan operasinya tahun 2019. Skema KPBU sendiri baru digunakan sekitar tahun tersebut, dimana Presiden Joko Widodo gencar melakukan pembangunan infrastruktur dan pemerataan. Sehingga KPBU menjadi solusi pembiayaan infrastruktur untuk bisa tetap melaksanakan pembangunan tanpa terhalang berbagai rintangan politik, regulasi, dan ekonomi.



Jembatan Kali Kuto, Jawa Tengah

Foto: Herry Tjiang

Sumber: <https://www.herrytjiang.com/keindahan-tol-trans-jawa-jakarta-surabaya/>

CAPAIAN PROYEK KPBU DI INDONESIA TAHUN 2019

No.	Nama Proyek	Nilai Proyek (Est)	Kelayakan Finansial		Masa Konsesi (EST)	Skema Pengembalian KPBU yang Digunakan
			NPV	FIRR		
1	Jalan Tol Batang - Semarang	850	230	13,70%	45	User Fee
2	Jalan Tol Pandaan - Malang	461	99	13,81%	35	User Fee
3	Paket Barat Palapa Ring	87,6	8,6	15,08%	15	AP (Availability Payment)
4	Paket Tengah Palapa Ring	71,5	11,5	12,63%	15	AP (Availability Payment)
5	Paket Timur Palapa Ring	386,5	22,8	14,30%	15	AP (Availability Payment)
6	Jalan Tol Balikpapan - Samarinda	767	260	13,87%	40	User Fee
7	Jalan Tol Manado - Bitung	396	13,7	12,23%	40	User Fee
8	Jakarta - Cikampek II Elevated Toll Road	461	104	12,68%	45	User Fee
9	Jalan Tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar (KLBM)	1249	287	14,59%	45	User Fee
10	Jalan Tol Serpong - Balaraja	940	231	15,89%	40	User Fee
11	Jalan Tol Serang - Penimban	464	45,9	11,17%	35	User Fee
12	Jalan Tol Serang - Panimbang	1718,8	39,1	13,96%	40	User Fee
13	Jalan Tol Cileunyi - Sumedang - Dawuan	391,6	17,9	13,11%	40	User Fee
14	Pembangkit Listrik Jawa Tengah	4200	938,7	11,12%	25	AP (Availability Payment)
15	SPAM Umbulan	140,7	34,2	12,09%	25	User Fee
16	SPAM Bandar Lampung	82,6	20,7	15,30%	25	User Fee
17	SPAM Semarang Barat	34	1,8	16,00%	27	User Fee
18	TPPAS Nambo	44,4	4,8	13,60%	25	Lainnya (Tipping Fee)
Total	18 Proyek	12745,7		13,62%		13 User Fee, 4 AP, 1 Tipping Fee

Sumber: Kementerian Bappenas, *Public-Private Partnership Infrastructure Project Plan 2019*

Peran KPPIP Dalam Pembangunan Infrastruktur di Indonesia



	KPPIP dibentuk dengan mandat untuk menjadi pusat koordinasi Penanggung Jawab Proyek dan memimpin upaya <i>debottlenecking</i> .
	Penguatan fasilitas penyiapan proyek sebagai berikut: - Panduan OBC dan Penetapan Skema Pendanaan di KPPIP - PDF/TA di bawah PPP unit, Kementerian Keuangan - Memusatkan fasilitas penyiapan proyek reguler di Kementerian PPN/Bappenas
	Pemerintah telah menetibkan Undang-Undang No. 2 tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah dan peraturan turunannya untuk memberikan kepastian pengadaan tanah kepada investor.
	Memperluas dukungan fiskal yang dapat diberikan dan meningkatkan peran Kementerian Keuangan: - PPP unit dibentuk di bawah Kementerian Keuangan - Penetiban peraturan tentang <i>Viability Gap Funding</i> (PMK No. 223/2012) - Penetiban PMK No. 190/2015 tentang <i>Availability Payment</i> untuk mengurangi risiko pendapatan dari Badan Usaha
	Perpres No. 82/2015 mengizinkan pemberian penjaminan Pemerintah untuk BUMN yang mendapatkan pinjaman langsung dari Institusi Finansial dan/atau mendapatkan penugasan membangun infrastruktur dan Peraturan Presiden

Sumber: Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

Seiring perkembangannya, banyak hal-hal yang diperbaiki untuk menyempurnakan skema ini. Mulai dari perbaikan regulasi yang digunakan yaitu Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional / Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional nomor 3 tahun 2009, digunakan pada maret 2009 sampai mei 2012. Kemudian diperbarui dengan Peraturan Menteri PPN nomor 3 tahun 2012 dalam periode juni 2012 sampai Mei 2015. Saat ini peraturan yang berlaku adalah Permen Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan

Pembangunan Nasional No. 4/2015 yang sudah digunakan sejak tahun 2015.

Selain itu penyempurnaan di sisi lain juga dilakukan, mulai dari pembentukan lembaga dan sinerginya juga pembuatan kebijakan fiskal. Pilar-pilar ini dikembangkan untuk mengurai berbagai masalah yang terjadi pada proses kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam pengadaan proyek, yang tentunya ditambah dengan tuntutan percepatan pembangunan.

Five Case Model dalam Persiapan Proyek KPBU

Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) membutuhkan tahapan persiapan yang matang. Melalui tahapan persiapan yang matang, maka berbagai proyek KPBU dapat dijalankan dengan baik dan menghasilkan manfaat yang luas bagi masyarakat. Lebih lanjut, persiapan yang baik juga dapat meminimalisasi potensi hambatan-hambatan yang terjadi di suatu proyek dengan demikian, seluruh tahapan proyek KPBU dapat berjalan dengan lancar dan juga efisien.

Pemahaman terkait dengan tahap persiapan ini penting untuk dipahami oleh seluruh pihak yang terlibat dalam proyek KPBU karena sangat terkait dengan berbagai tahapan yang harus dijalankan oleh Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK).

Terkait dengan tahapan persiapan ini, maka terdapat pembelajaran yang dapat diambil dari salah salah satu negara yang dipandang berhasil dalam mengimplementasikan skema KPBU yaitu Inggris melalui lembaga *Infrastructure and Project Authority* (IPA UK). IPA UK merupakan lembaga yang menjadi pusat keahlian (*center of expertise*) untuk proyek-proyek besar di sektor infrastruktur. Berbagai proyek infrastruktur yang didukung penyelenggarannya oleh IPA UK antara lain di sektor transportasi, pendidikan, kesehatan, perumahan, teknologi komunikasi dan informasi.

IPA UK juga memiliki peran yang strategis dalam tahapan persiapan proyek KPBU di Inggris. Belajar dari kisah sukses IPA UK, maka setidaknya dua hal yang sangat krusial dalam tahapan persiapan proyek KPBU. Pertama, dalam tahapan persiapan maka tingkat dan struktur *bankability* dari suatu proyek KPBU harus benar-benar diperiapkan dengan baik sehingga dapat meminimalisasi hambatan arus modal dari badan usaha dalam suatu proyek. Kedua, tahap persiapan dan juga diikuti dengan proposal proyek KPBU harus benar-benar disusun dengan baik sehingga dapat menarik pembiayaan dari berbagai badan usaha. Hal ini penting untuk diperhatikan khususnya di negara-negara berkembang yang seringkali sulit untuk mendapatkan pembiayaan.

Sekilas Mengenai Five Case Model

Terdapat beberapa prinsip tahap persiapan suatu proyek yang harus dipahami khususnya oleh PJPK dan pihak-pihak lain yang terlibat dalam proyek KPBU. Prinsip-prinsip ini mengacu pada hasil paparan dari pertemuan G20 tahun 2018 di Buenos Aires, Argentina. Penting juga untuk diketahui bahwa prinsip-prinsip persiapan proyek ini bersandar pada upaya untuk menghasilkan model infrastruktur yang berkelanjutan.

Pertama dalam tahap persiapan suatu negara yang akan menyelenggarakan proyek KPBU harus memiliki rencana pembangunan infrastruktur nasional yang secara umum membahas proyek yang akan dijalankan. Kedua, suatu negara juga harus memiliki peta jalan inisiasi proyek. Dokumen ini membahas antara lain kemampuan suatu negara untuk menjalankan proyek kerjasama dengan badan usaha. Suatu negara yang ingin menjalankan proyek KPBU juga harus memahami prinsip *five case model* sehingga mampu mendemonstrasikan transparansi investasi dan kualitas suatu proyek yang akan dijalankan. Hal ini penting khususnya di hadapan para investor, dengan demikian mereka dapat menilai kelayakan suatu proyek. Terakhir, suatu negara juga harus memetakan model informasi terkait pelaksanaan suatu proyek. Dengan demikian, risiko dalam tahap pelaksanaan proyek dapat diketahui dan dimitigasi sehingga hasil akhir (*outcome*) dapat sesuai dengan rencana.

Selanjutnya di Inggris, IPA UK memiliki tahap persiapan proyek yang juga tidak jauh berbeda dengan tahapan yang dipaparkan dalam pertemuan G20 tahun 2018. Tahap persiapan proyek yang diimplementasikan oleh IPA UK terdiri atas: rencana pembangunan infrastruktur nasional, peta jalan inisiasi proyek, metodologi proposal proyek (*business case methodology*), konstruksi digital, nilai manfaat uang (*value for money test*), dan penyelenggaraan proyek KPBU.

Salah satu unsur yang penting dalam tahapan persiapan ini adalah pemahaman mengenai *five case model*. *Five Case Model* memberikan pendekatan langkah demi langkah yang membantu memastikan bahwa masing-masing aspek utama dari proposal investasi ditangani sebagai bagian dari proses pengembangan kasus bisnis.

Five Case Model menyediakan kerangka kerja dan alat untuk pengambilan keputusan yang efektif ketika melakukan pelingkupan dan perencanaan proposal. Penggunaannya harus selalu proporsional dengan tingkat penerapannya serta biaya dan risiko yang terkait dengan investasi. Perlu pertimbangan:

- Strategis : kecocokan strategis dan tujuan investasi yang jelas
- Ekonomi : mengoptimalkan *value for money*
- Komersial : daya tarik ke pasar dan pengaturan pengadaan
- Keuangan : kemampuan pembayaran
- Manajemen : pengiriman dan rencana pengiriman



Dengan mengimplementasikan *five case model* dalam tahap persiapan proyek KPBU, maka akan terdapat berbagai keuntungan yang dapat diraih oleh penyelenggara proyek. Keuntungan-keuntungan tersebut antara lain;

- *Five case model* memberikan struktur untuk persiapan proyek sehingga dapat memastikan proyek tersebut diperlakukan dengan baik dan memiliki kemungkinan besar untuk berhasil.
- *Five case model* memberikan kerangka kerja untuk evaluasi dan persetujuan proyek.
- *Five Case Model* memberi anda tes untuk memastikan anggaran digunakan secara optimal, dan
- *Five Case Model* memberikan transparansi, kepastian dan konsistensi kepada investor.

Bandara Internasional Hang Nadim Batam, Kepulauan Riau.

Foto:

Dokumentasi

Sumber:

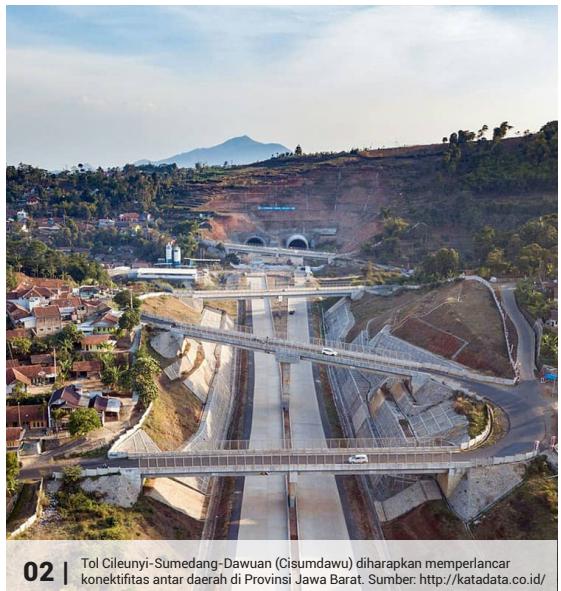
<https://securityelectronicsandnetworks.com/articles/2016/08/21/hang-nadim-international-airport-rides-thermals/>

The 5 Case Model: Perangkat Multidimensi

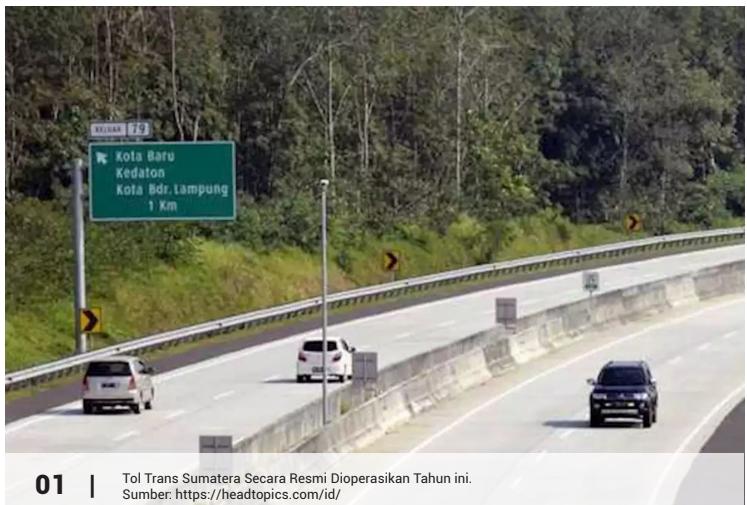


Proyek Strategis Pembangunan KPBU

2019



02 | Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumedawu) diharapkan memperluas koneksi antar daerah di Provinsi Jawa Barat. Sumber: <http://katadata.co.id/>



01 | Tol Trans Sumatera Secara Resmi Dioperasikan Tahun ini.
Sumber: <https://headtopics.com/id/>



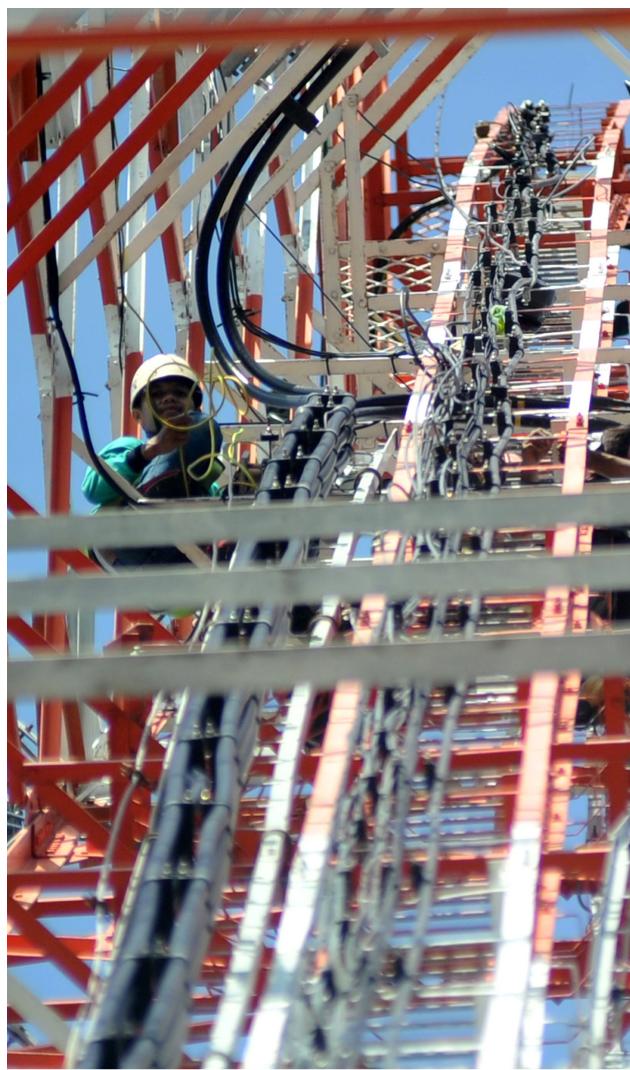
03 | Proyek penyediaan air minum Jatigede dalam tahap persiapan penyusunan dokumen Final Business Case (FBC). Sumber: <http://kpbu.jabarprov.go.id/>



04 | Warga melintas di rumah susun sederhana sewa (Rusunawa) Sadang Serang, Bandung. Rusunawa dibangun untuk memfasilitasi masyarakat berpenghasilan rendah.
Sumber: <http://jabarekspres.com/>



05 | Pembangunan Pelabuhan Tanjung Adikarta Direncanakan akan Menggunakan Skema KPBU. Sumber: <https://wartakonstruksi.com/>



06 | Teknisi memperbaiki perangkat di Base Transceiver Station (BTS) salah satu provider seluler, di Bungus Teluk Kabung, Padang, Sumatera Barat. Sumber: <https://indonesia.go.id/>



07 | Perencanaan kawasan transportasi teintegrasi properti (Transit Oriented Development/TOD) Terminal Poris Plawad, Kota Tangerang.



08 | RS Kanker Dharmais Merencanakan Proyek Kerjasama Menggunakan Skema KPBU untuk Investasi di Sektor Pelayanan Kesehatan. Sumber: <https://steemit.com/>

Peran strategis KPBU dalam Menciptakan Ketahanan Fiskal

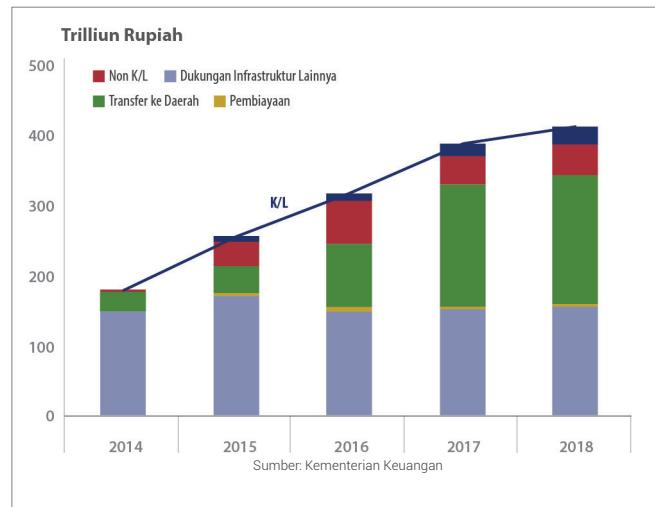
Pada Laporan Perekonomian Indonesia tahun 2018, Bank Indonesia menjelaskan dalam topik perluasan pembangunan infrastruktur bahwa kebijakan fiskal yang diambil pemerintah berpegang pada pemberian ruang stimulus untuk perekonomian yang ditopang dengan strategi optimalisasi pembangunan proyek infrastruktur. Hal ini pun berjalan seiringan dengan tema rencana kerja pemerintah tahun 2018 untuk memacu investasi dan infrastruktur untuk pertumbuhan dan pemerataan.

Dalam hal ini, pemerintah seperti yang kita tahu melakukan seleksi daftar proyek yang dianggap strategis dan memiliki urgensi tinggi yang kemudian proyek-proyek tersebut dimasukan ke dalam kelompok Proyek Strategis Nasional (PSN).

Dengan keterbatasan dana yang dimiliki pemerintah pusat maupun daerah dalam rangka pembangunan ataupun percepatan proyek strategis ini, pemerintah juga melakukan berbagai cara untuk bisa menarik investasi ataupun partisipasi badan usaha ataupun swasta untuk bisa ikut serta membantu dalam pembangunan infrastruktur.

Pemerintah sudah melakukan optimalisasi pembangunan infrastruktur dengan menaikan anggaran infrastruktur pada tahun 2018 yaitu sebesar 410,4 triliun rupiah, naik sekitar 30 triliun Rupiah dari anggaran infrastruktur sebelumnya. Lebih lanjut, terdapat salah satu alternatif pembiayaan yang dilakukan untuk dapat tetap memenuhi strategi optimalisasi pembangunan proyek infrastruktur. Dukungan pembiayaan itu diperoleh melalui pemberian investasi pemerintah dalam membantu pernyertaan modal pada BUMN bidang infrastruktur, dan peningkatan peran swasta/badan usaha melalui kerja sama Pemerintah dan Badan Usaha swasta/ KPBU. Dimulai dengan momentum seperti itu, pemerintah terus mendorong keterlibatan BUMN dan partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur.

ALOKASI APBN UNTUK BERBAGAI SEKTOR



Tingkat Partisipasi Badan Usaha

Terjadi kenaikan yang cukup signifikan dalam keterlibatan badan usaha atau BUMN dalam proyek yaitu sebesar 28% dari jumlah seluruh proyek yang termasuk kategori PSN. Kontribusi BUMN juga cukup signifikan dengan pangsa sebesar 31,4% dari nilai keseluruhan investasi PSN sebesar 307,4 miliar dolar AS.





Pekerja menyelesaikan pembangunan proyek Tol Bogor-Ciawi- Sukabumi (Bocimi) di kawasan Cigombong, Kabupaten Bogor, Jawa Barat

Foto: Julius Satria Wijaya | Sumber: <https://www.jabar.antaranews.com/foto/71249/proyek-tol-bocimi-dilanjutkan/2>

Kenaikan tingkat partisipasi badan usaha tidak jauh keterkaitannya dengan perkembangan skema KPBU yang semakin baik. Menyadari akan pentingnya penyelesaian masalah untuk menjalankan strategi pengembangan infrastruktur, KPBU hadir untuk membantu menemukan alternatif solusi yang dibutuhkan sehingga dapat menyukseskan berbagai proyek infrastruktur dengan tetap memperhatikan ketahanan fiskal negara.

Mengurangi tekanan fiskal

Dengan skema KPBU, Pemerintah memberikan beberapa insentif fiskal sebagai upaya untuk mendorong *feasibility* proyek dan kepastian usaha. Salah satu

contoh insentif fiskal yang dapat diberikan adalah *viability gap fund* (VGF), diberikan untuk mendorong tingkat pengembalian investasi atau IRR terangkat ke tingkat komersial atau wajar. Skema KPBU memberikan akuntabilitas dan transparansi yang baik namun menimbulkan *trade off* berupa proses penyelesaian kontrak kerjasama yang memakan waktu yang lebih lama dibandingkan dengan dibangun sendiri dengan APBN.

Pemerintah dapat pula mempertimbangkan proyek yang tidak *feasible* dengan memberikan penugasan kepada BUMN dalam kondisi tertentu. BUMN dapat membangun proyek infrastruktur yang dibutuhkan oleh Pemerintah untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat. Pemerintah

akan membayar penggunaan infrastruktur kepada BUMN secara periodik, misalnya bulanan, termasuk di dalamnya memberikan margin yang wajar.

Meskipun dalam proyek sejenis ini Pemerintah akan membayar atau memberikan insentif fiskal yang lebih besar dibandingkan dengan proyek yang kurang *feasible*, namun dari sudut pandang cash flow metode ini dapat mengurangi beban belanja anggaran APBN atau dapat membuat belanja APBN menjadi lebih halus atau soft, dan mengurangi kecenderungan pemerintah untuk menggunakan hutang.

Menjaga Keberlanjutan Pendanaan Pembangunan Infrastruktur dalam Skema Pembiayaan KPBU

Di tengah-tengah keterbatasan anggaran Pemerintah, maka pembiayaan pembangunan infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) merupakan salah satu jalan keluar yang inovatif dan juga kreatif. Selain dapat mengurangi beban pemerintah dalam membiayai pembangunan infrastruktur di Indonesia, skema ini juga membuka kesempatan bagi badan usaha yang ingin berperan aktif dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Dengan demikian, kualitas infrastruktur yang dibangun dapat lebih baik karena dibangun oleh Badan Usaha yang memiliki kemampuan di bidangnya.

Walaupun demikian, pembiayaan skema KPBU harus direncanakan dengan baik. Hal ini penting karena Badan Usaha harus mendapat kompensasi yang sesuai sehingga investasi yang mereka lakukan dalam pembangunan infrastruktur memiliki imbal balik finansial yang menguntungkan. Selanjutnya, faktor ini menjadi pertimbangan bagi Badan Usaha untuk dapat ikut serta berinvestasi dalam pembangunan infrastruktur lainnya di Indonesia.

Terdapat berbagai struktur dan pengaturan yang dapat memfasilitasi Skema KPBU, tetapi semuanya melibatkan beberapa tingkat transfer risiko dari pemerintah kepada Badan Usaha. Risiko-risiko ini terkait dengan investasi, desain, konstruksi atau operasional aset. Melihat berbagai risiko di atas maka penting bagi Badan Usaha untuk dapat menjaga keberlanjutan (*sustainability*) dari pendanaan yang mereka gunakan dalam pembangunan infrastruktur.

Untuk dapat memahami keberlanjutan pembiayaan dalam skema KPBU, maka penting untuk memahami besarnya proyek infrastruktur yang akan didanai. Terlepas dari apakah keuangan itu berasal dari Badan Usaha (melalui skema KPBU) atau sektor publik (melalui pengadaan tradisional), investor memiliki pandangannya sendiri terkait dengan pembiayaan infrastruktur.

Berbagai infrastruktur seperti jalan dan pembangkit listrik memiliki investasi dengan intensitas modal awal yang besar dalam masa konstruksi, namun demikian memiliki biaya operasional dan pemeliharaan yang rendah. Untuk mengatasi hal ini, maka peran skala ekonomi menjadi penting sehingga *output* pemanfaatan infrastruktur ini dapat dimaksimalkan sehingga biaya operasional dan pemeliharaan per unit menjadi lebih murah.

Beberapa investasi infrastruktur di sektor energi, utilitas, transportasi, dan fasilitas sosial umumnya bersifat monopoli sehingga memiliki kepastian pemanfaatan yang stabil dalam jangka panjang. Hal ini merupakan faktor penting yang selanjutnya dapat menghasilkan kepercayaan bagi investor dan pemberi pinjaman.

Keberlanjutan Pembiayaan dalam Skema KPBU

Badan Usaha dapat mendanai pembangunan infrastruktur dengan melakukan pinjaman komersial atau dengan menarik ekuitas dari obligasi. Dengan demikian, untuk memastikan pembiayaan yang digunakan dapat berkelanjutan, proyek KPBU harus dapat membayar bunga dan pokok pinjaman kepada pemberi pinjaman dan menghasilkan dividen. Terkait dengan hal ini, terdapat beberapa konsep dan strategi yang diperlukan sehingga pembiayaan yang digunakan badan usaha dalam pembangunan infrastruktur dapat berkelanjutan.

Badan Usaha ataupun konsorsium Badan Usaha umumnya membentuk *Special Purpose Vehicle* (SPV) /Badan Usaha Pelaksana (BUP) yang menandatangani kontrak KPBU dengan Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) dalam membangun, memiliki, dan mengoperasikan suatu proyek infrastruktur. SPV merupakan mekanisme yang memungkinkan pendelegasian entitas tertentu untuk melakukan negosiasi dan operasi.

Umumnya, SPV tidak membiayai seluruh persyaratan proyek; tetapi mereka mengalokasikan sebagian pendanaan sebagai modal dan melakukan pinjaman kepada bank atau menempatkan *debt securities* di pasar modal. Penting bagi SPV untuk memastikan

bahwa jatuh tempo utang jangka panjang sesuai dengan arus kas mereka. SPV juga harus menunjukkan kepada pemberi pinjaman bagaimana pendapatan selama 15-30 tahun dapat membayar biaya investasi awal dan juga mendanai biaya pemeliharaan dan operasional proyek baru. Pengembalian investasi badan usaha dapat berupa pembayaran ketersediaan layanan (*Availability Payment/AP*) yang dibayarkan setiap tahun atau pada interval lain yang disepakati oleh PJPK. Untuk beberapa proyek, Pengembalian investasi badan usaha juga dapat diperoleh melalui biaya pengguna yang dibayarkan langsung ke operator.

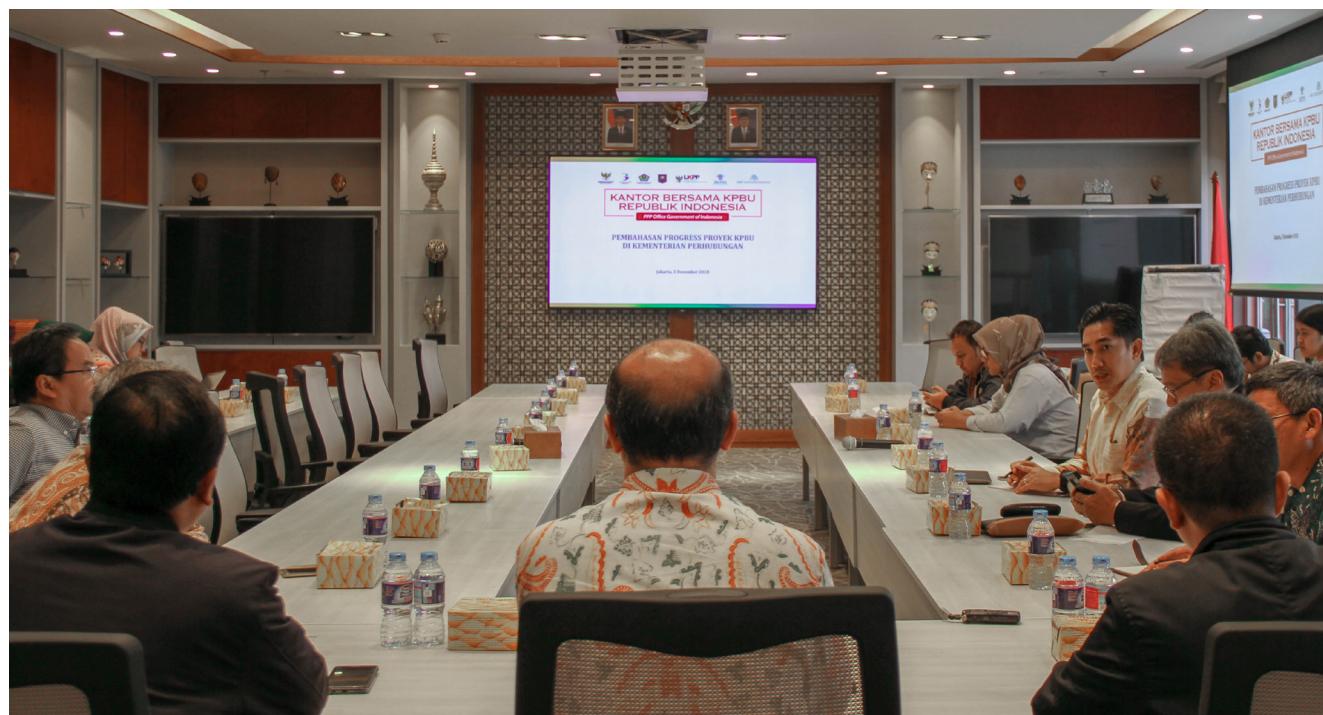
Risiko adalah elemen kunci dalam kontrak dan struktur pembiayaan KPBUs. Secara teori, terdapat korelasi positif antara risiko dan tingkat pengembalian, sehingga semakin besar risiko yang harus

dambil oleh pemberi pinjaman, semakin tinggi tingkat pengembalian investasi. Dana yang dipinjamkan kepada pemerintah cenderung memiliki risiko paling rendah sehingga rendah juga tingkat bunganya.

Pemberi pinjaman untuk proyek-proyek KPBUs seperti pembangunan infrastruktur mengacu pada risiko kredit. Dalam hal ini, keterlambatan penyelesaian proyek, atau depresiasi mata uang, atau lainnya dapat menunda pembayaran dan dengan demikian dianggap sebagai risiko kredit. Risiko harus diminimalisasi dan juga diidentifikasi secara rinci dan tertulis serta dialokasikan secara tepat pada tahap awal negosiasi kontrak. Secara umum, pembagian risiko dalam skema KPBUs yang menjadi perhatian utama adalah risiko komersial risiko pendapatan dan biaya konstruksi dan operasional serta risiko politik yang meliputi perubahan regulasi.

Kedua risiko ini dibagi antara Badan Usaha dan Pemerintah dengan harapan agar dapat ditangani dengan lebih baik.

Pada umumnya, proyek-proyek yang dibangun menggunakan skema KPBUs memberikan jaminan terbatas bagi investor. Hal ini berbeda dengan pinjaman komersial lainnya yang menjaminkan properti atau aset jika terjadi gagal bayar. Oleh karena itu, pemberi pinjaman proyek akan berusaha untuk mengamankan hak penggunaan aset untuk terus mengoperasikan infrastruktur yang sudah dibangun sampai kewajiban utangnya telah dilunasi. Hambatan semacam ini seringkali tidak ada atau dibatasi pada berbagai bentuk pinjaman korporasi dan dalam sudut pandang KPBUs, maka hal ini menjadi pertimbangan bagi keberlangsungan pembiayaan proyek KPBUs.



Kantor Bersama KPBUs Secara Rutin Mengadakan Pertemuan Untuk Membahas Capaian dan Hambatan Dari Berbagai Proyek KPBUs Yang Sedang Berjalan



Menteri Keuangan Sri Mulyani dalam pembukaan Annual Meetings International Monetary Fund-World Bank Group

Green Sukuk Sebagai Instrumen Alternatif Pembiayaan Infrastruktur

Kebutuhan pembangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas strategi nasional yang perlu didukung dan diusahakan. Bagi negara berkembang, isu pengadaan infrastruktur terus menjadi fokus perhatian karena pemerintah tidak memiliki sumber pembiayaan yang cukup, kekurangan keahlian di bidang teknologi, manajemen sumber daya yang efisien dan pembangunan proyek.

KPBU menjadi solusi yang digunakan pada negara maju dan berkembang dengan variasi skema yang beragam. Skema utamanya adalah sebagian atau seluruh pengadaan proyek infrastruktur dikontrakkan kepada pihak swasta untuk membuat desain, membangun, membiayai, dan/atau mengoperasikan serta merawat aset atau fasilitas yang dibangun. Adapun Pemerintah, bertanggung jawab mempertahankan akuntabilitas pelayanan.

Dalam skema KPBU ini juga tersedia alternatif sumber pembiayaan (*financing*). Secara tradisional, *financing* berasal dari pinjaman bank komersil. Namun krisis keuangan global 2008 membuat bank komersial berpikir ulang untuk masuk ke proyek infrastruktur yang berjangka panjang. Perkembangan pasar modal menambah alternatif pembiayaan infrastruktur, termasuk dengan diterbitkannya obligasi proyek (*project bond*) yang juga dimaksudkan untuk menciptakan pasar yang likuid. Pembiayaan skema KPBU melalui penerbitan obligasi mengalami peningkatan seperti terlihat di wilayah Eropa dengan porsi penerbitan yang

Foto: Gusti Andry | Sumber: <https://www.infopublik.id/kategori/am-imf-wbg-2018/302585/keuangan-syariah-be-potensi-besar-dalam-pembiayaan-infrastruktur>

hanya 3 persen pada tahun 2008 menjadi 27 persen pada tahun 2013. Penerbitan obligasi proyek memungkinkan *project company* memperoleh sumber pembiayaan langsung dari investor individu maupun institusi dengan tingkat bunga rendah dan jangka waktu panjang. Namun tidak selalu *project company* yang melakukan penerbitan obligasi proyek. Pemerintah juga dapat menerbitkan obligasi proyek yang hasilnya dimanfaatkan oleh pihak swasta untuk membangun proyek infrastruktur yang dibutuhkan Pemerintah.

Ketika sistem keuangan konvensional sempat menimbulkan ketidakstabilan sehingga krisis keuangan terjadi berulang. Dunia mulai melirik sistem keuangan syariah. Dimana imunitas lembaga keuangan syariah dari krisis yang terjadi menjadi inspirasi beserta instrumen keuangannya seperti sukuk yang menarik bagi negara barat dan investor non-muslim.

Penerbitan instrumen pasar keuangan syariah seperti Sukuk Negara untuk membiayai proyek infrastruktur di Indonesia mulai dikembangkan sejak disahkan- nya UU tentang Surat Berharga Syariah Negara tahun 2008. Pertama kali dilaksanakan pada tahun 2013, Sukuk Negara diterbitkan untuk membiayai sebagian pembangunan jalur ganda kereta api Cirebon - Kroya.

Sejak 2013 Pemerintah telah mengambil inisiatif melakukan penerbitan Sukuk Negara untuk pembiayaan proyek. Dengan skema "*project financing sukuk*", hasil penerbitan Sukuk Negara di-earmark untuk membiayai pembangunan proyek yang telah dialokasikan dalam APBN. Beberapa sektor yang telah mendapat

pembiayaan dari Sukuk Negara ini antara lain sektor perhubungan untuk pembangunan rel kereta api, jalan, dan jembatan; sektor pendidikan untuk pembangunan dan pengadaan fasilitas perguruan tinggi; serta sektor keagamaan untuk pembangunan kantor urusan agama dan asrama haji.

Untuk menjaga kesinambungan APBN sebagai instrumen pembangunan, melalui kerangka KPBU maka *matching fund payments* dapat diwujudkan dalam penerbitan Sukuk Negara. Badan usaha bertugas mendesain, membangun, dan mengoperasikan proyek, sedangkan Pemerintah mencari pembiayaan. sekaligus melakukan perannya mengambil inisiatif mengembangkan pasar keuangan syariah dalam penerbitan sukuk untuk pembiayaan infrastruktur.

Perkembangan Skema KPBU berbasis syariah di Indonesia

Menteri Keuangan (Menkeu) Sri Mulyani Indrawati mendorong pengembangan skema pembiayaan syariah dalam proyek infrastruktur. Salah satu inovasi ia dorong, penerapan skema Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU) berbasis syariah. Penerapan skema tersebut perlu dilakukan sebagai upaya diversifikasi instrumen demi memenuhi selera investor yang beragam. "Perluasan pemanfaatan pembiayaan berbasis syariah ke skema KPBU sangat menjanjikan bagi Indonesia," ujarnya saat menghadiri Simposium Pembiayaan Infrastruktur Syariah dalam rangkaian Pertemuan Tahunan Dana Moneter Internasional (IMF) - Bank Dunia di Nusa Dua Bali. Dengan melakukan pengembangan skema,

kemampuan dalam menyiapkan proyek berbasis syariah akan semakin meningkat dan instrumen pembiayaan syariah juga bisa semakin variatif. Potensi pelibatan keuangan syariah dalam pembangunan, khususnya terkait pembiayaan infrastruktur lanjut Sri Mulyani, sangat besar terutama bila melihat berbagai perkembangan dunia saat ini. Dalam satu dekade terakhir, keuangan Islam menjadi salah satu segmen yang berkembang sangat cepat dalam industri keuangan global. Sri Mulyani juga memandang peluang penerapan skema pembiayaan syariah dalam proyek KPBU bisa menarik investor Muslim yang sebelumnya enggan ikut dalam pembiayaan berbasis konvensional. Berdasarkan laporan terbaru, infrastruktur global membutuhkan pendanaan sekitar 3-4 triliun dolar AS per tahun hingga tahun 2030. Sementara pendanaan yang tersedia dari pemerintah dan *Multilateral Development Bank* per tahun, hanya sekitar 300 miliar dolar AS.

Seiring perkembangan potensi yang ada, PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) atau PII melakukan penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) dengan *The Islamic Corporation for the Insurance of Investment and Export Credit* (ICIEC), sebuah lembaga bagian dari grup *Islamic Development Bank* (IsDB). Kerja sama ini membuka peluang baru bagi pembiayaan maupun penjaminan dengan prinsip syariah pada proyek kerja sama di bidang infrastruktur. Menurut Luky Alfirman, kesepakatan antara PII dengan ICIEC dapat mendorong inovasi pembiayaan berbasis syariah pada proyek infrastruktur melalui kerja sama pemerintah dengan badan usaha atau KPBU. Sehingga diharapkan bisa memfasilitasi dan menarik minat investor dari negara-negara islam untuk bisa berinvestasi pada proyek infrastruktur dengan skema syariah.



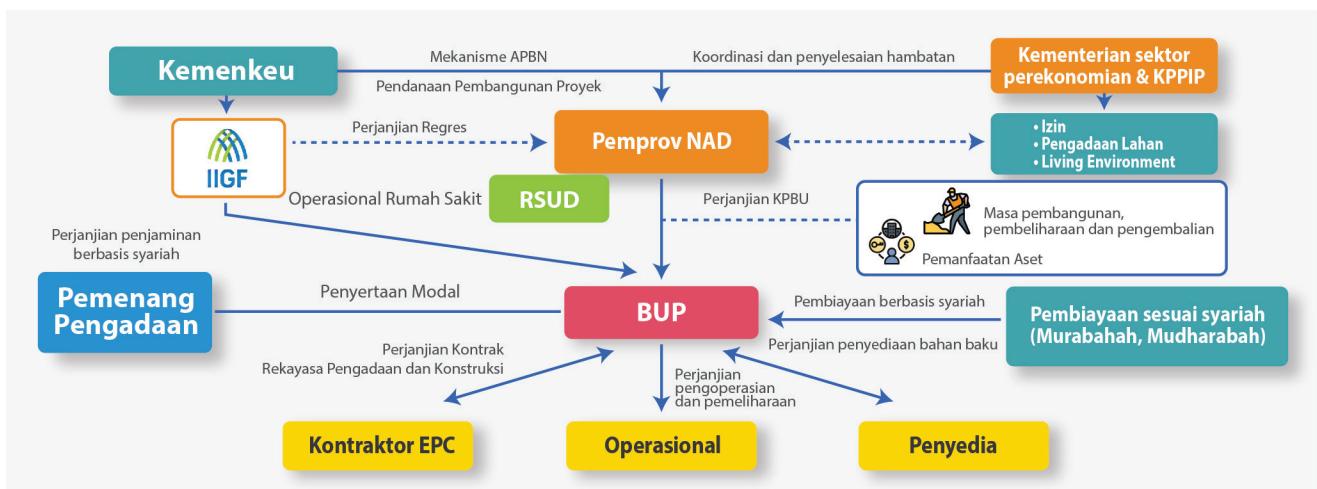
Plt. Gubernur Provinsi Aceh, Nova Iriansyah dalam sambutannya di acara market sounding pengembangan proyek RSUD dr. Zainoel Abidin Aceh

Foto: Bari Bahaqi
Sumber: <http://www.neraca.co.id/article/119894/pii-beri-jaminan-proyek-rsud-dr-zainoel-abidin-aceh-penjajakan-minat-pasar-proyek-kpbutur>

Rumah Sakit Dr. Zainoel Abidin Banda Aceh

Rumah sakit ini merupakan rumah sakit yang menjadi salah satu tumpuan utama Provinsi Aceh dalam pelayanan kesehatan umum dan lanjutan. Rumah sakit yang terletak di Kota Banda Aceh yang memiliki visi untuk menjadi rumah sakit yang berstandar internasional dengan meningkatkan kompetensi sumber daya manusia melalui pendidikan dan penelitian, memberikan pelayanan yang maksimal, sampai dengan mendukung upaya pemerintah Aceh dalam mencapai Sustainable Development Goals (SDGs) yang diaplikasikan melalui pencapaian Human development indeks dan tentunya menerapkan prinsip-prinsip islami pada pengembangan pelayanan kesehatan.

Proyek kerjasama pengembangan RS dr Zainoel Abidin, Banda Aceh akan menjadi proyek kerja sama pertama yang menggunakan prinsip syariah. Dimana Kementerian Keuangan memberikan bantuan berupa dana persiapan proyek atau project development fund (PDF). Perkiraan proyek ini memakan biaya sekitar 2,6 triliun rupiah yang rencananya akan dikonstruksi pada tahun 2021.



Sumber: Kementerian Bappenas, Public-Private Partnership Infrastructure Project Plan 2019

Menggali Lebih Dalam Potensi *Green Finance* di Indonesia

Laporan *Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) of Global Warming* tahun 2018 menekankan risiko dari pergeseran iklim yang berdampak pada kesehatan, kehidupan manusia, ketahanan pangan, persediaan air, keselamatan manusia dan pertumbuhan ekonomi diproyeksikan meningkat. Perubahan iklim merupakan isu yang penting dan menjadi prioritas bagi Indonesia. Wilayah yang beriklim tropis dan terdiri dari ribuan pulau menjadikan Indonesia sebagai negara yang kaya akan sumber daya alam dan *biodiversity*.

Model perubahan iklim memprediksi bahwa Indonesia dapat mengalami musim kemarau yang berkepanjangan, banjir, dan potensi peningkatan cuaca ekstrim yang akan berdampak luas terhadap kehidupan masyarakat di berbagai sektor. Hal ini juga akan berdampak pada keberlanjutan dari kekayaan Indonesia di bidang sumber daya alam dan juga *biodiversity* sehingga berpotensi mengancam pertumbuhan sosial-ekonomi.

Indonesia telah mengambil peran strategis di dalam penyusunan kebijakan terkait dengan perubahan iklim dan salah satu aksi yang sudah dilakukan oleh Indonesia adalah secara sukarela berkomitmen untuk menurunkan emisi gas rumah kaca di Kopenhagen, Denmark pada tahun 2009.



Sejak saat itu, Indonesia tetap memegang teguh komitmen ini baik di tingkat nasional maupun internasional.

Indonesia mengadopsi Rencana Nasional Pengurangan Emisi Gas Rumah Kaca pada tahun 2011 dan Rencana Aksi Nasional Adaptasi Perubahan Iklim pada tahun 2011. Kedua rencana aksi nasional ini memberikan suatu kerangka mitigasi dan adaptasi terhadap perubahan iklim. Selain itu, pada tahun 2015 Indonesia juga meluncurkan Rencana Aksi dan Strategi Biodiversity 2015-2020.

Selain hal-hal tersebut, sejak tahun 2015 Kementerian Keuangan didukung oleh *United Nations Development Program* (UNDP) telah mengimplementasikan

penandaan anggaran (*budget tagging*) untuk menelusuri pembelanjaan yang terkait dengan iklim di APBN. Proses penandaan ini memungkinkan pemerintah untuk mendapatkan informasi yang akurat terkait dengan celah pembiayaan yang harus diraih untuk mencapai target perubahan iklim.

Perlu diketahui, sistem penandaan anggaran digunakan untuk memilih proyek hijau (*green project*) yang pantas dipilih di berbagai sektor untuk mempromosikan transisi menuju ekonomi yang rendah emisi (*low-emission economy*) termasuk mitigasi dan adaptasi iklim dan *biodiversity* sesuai dengan kriteria yang sudah ditetapkan dalam kerangka kebijakan. Memasukkan

berbagai proyek ke dalam proyek hijau diputuskan oleh kementerian terkait seperti Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

Pada Maret 2018, Indonesia mengukuhkan kepemimpinannya dengan secara resmi mengeluarkan *Green Sukuk* sebuah instrument inovatif yang sesuai dengan Syariah Islam dan prinsip *green bond*. Peluncuran *green sukuk* menarik investor-investor baru dan kemudian instrument ini banyak dipilih. Hal ini mencerminkan *green sukuk* sangat atraktif bagi para investor. Peluncuran ini juga menandakan komitmen Indonesia terhadap aksi pencegahan perubahan iklim dan keinginan untuk menjadi pihak yang aktif dalam sektor pasar modal dan pembiayaan hijau berkelanjutan yang saat ini sedang tumbuh.

Sektor-Sektor yang Dapat Dibiayai dengan Pembiayaan Hijau (Green Financing)

HIJAU TUA	HIJAU GELAP SAMPAI HIJAU MENENGAH	HIJAU MENENGAH SAMPAI HIJAU MUDA	HIJAU MUDA
 Energi Terbarukan	 Moda Transportasi Berkelanjutan	 Efisiensi Energi	 Gedung Hijau Ramah Lingkungan
 Ketahanan terhadap Perubahan Iklim dan Pengurangan Risiko Bencana	 Energi berbasis sampah dan Pengelolaan Sampah	 Pengelolaan Sumber Daya Alam yang Berkelanjutan	
 Pariwisata Hijau	 Pertanian Berkelanjutan		
 (i) Tenaga listrik baru berbaian bahan bakar berbasiskan fosil	 (ii) Pembangkit listrik tenaga air skala besar >30MW	 (iii) Infrastruktur nuklir	

Kerangka kerja tidak dapat digunakan untuk membiayai pembangunan sektor-sektor

Potensi Green Finance di Indonesia

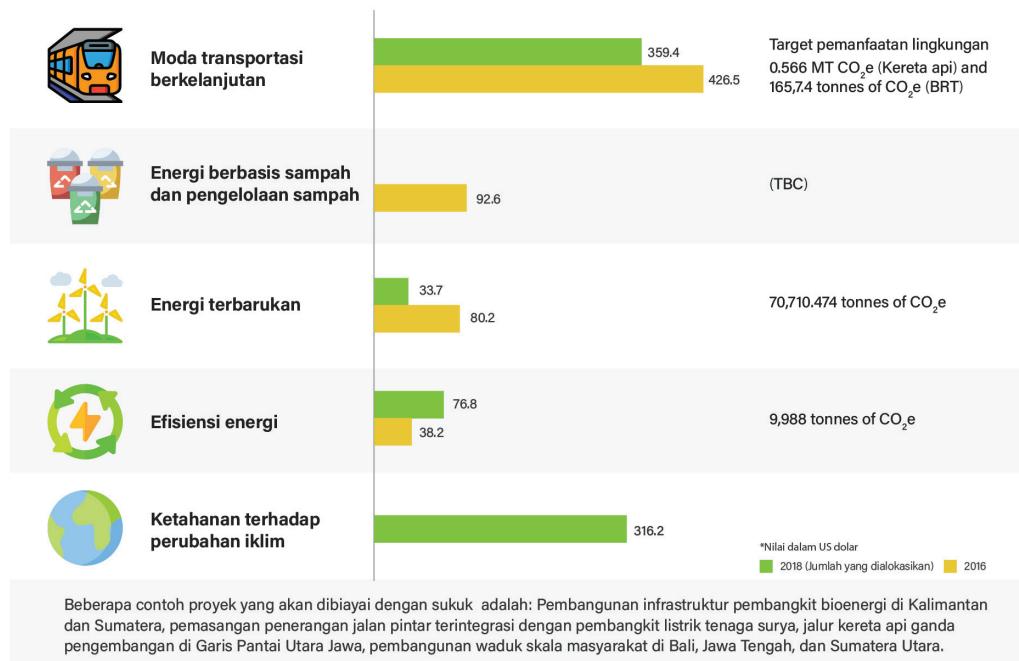
Indonesia sebagai negara yang kaya akan potensi sumber daya alam dan juga *biodiversity* memiliki potensi yang besar dalam ekonomi berbasis green finance. Sejak Kementerian Keuangan meluncurkan *green sukuk* pada Maret 2018, instrument investasi ini digunakan untuk melakukan *re-financing* terhadap proyek-proyek yang telah ada dan juga berbagai proyek yang dimulai sejak tahun 2018.

Sumber: *Green Sukuk Issuance Allocation and Impact Report February 2019*, Kementerian Keuangan

Sejak Green Sukuk diluncurkan oleh Kementerian Keuangan tahun 2018, instrumen ini telah digunakan untuk membiayai kembali berbagai projek yang telah berjalan di tahun anggaran 2016 dan juga membiayai proyek lainnya di tahun anggaran 2018

IMPLEMENTASI GREEN SUKUK DI INDONESIA

Sumber: Green Sukuk Issuance Allocation and Impact Report February 2019, Kementerian Keuangan



Beberapa contoh proyek yang akan dibiayai dengan sukuk adalah: Pembangunan infrastruktur pembangkit bioenergi di Kalimantan dan Sumatera, pemasangan penerangan jalan pintar terintegrasi dengan pembangkit listrik tenaga surya, jalur kereta api ganda pengembangan di Garis Pantai Utara Jawa, pembangunan waduk skala masyarakat di Bali, Jawa Tengah, dan Sumatera Utara.

Sebelum meluncurkan green sukuk, Pemerintah Indonesia meluncurkan Kerangka Kerja untuk Green Bond dan Green Sukuk. Kerangka ini berisi berbagai proyek yang dapat dibiayai dengan investasi dalam bentuk green bond dan green sukuk. Proyek-proyek tersebut masuk ke dalam empat kategori yaitu: *dark green, medium to dark green, light to medium green, and light green*. Beberapa proyek yang masuk ke dalam kategori tersebut antara lain: pengembangan energi terbarukan, pengembangan transportasi berkelanjutan, pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan, dan pembangunan gedung ramah lingkungan (*green building*).

Indonesia sudah mengembangkan berbagai proyek hijau sejak tahun 2016. Berdasarkan data dari Laporan "Green Sukuk Issuance: Allocation and Impact Report Bulan Februari 2019", terdapat empat proyek hijau yang akan dibiayai dengan total investasi sebesar USD 786,1 juta. Proyek-proyek tersebut antara lain pengembangan transportasi

berkelanjutan sebesar USD 359,4 juta; pembangunan energi terbarukan sebesar USD 33,7 juta; sektor efisiensi energi sebesar USD 76,7 juta, dan sektor ketahanan iklim dan pengurangan risiko bencana sebesar USD 316,2 juta.

Selain itu, terdapat juga proyek-proyek hijau lainnya di Indonesia yang akan dibiayai dengan instrumen green sukuk. Beberapa proyek tersebut antara lain Pembangunan infrastruktur pembangkit bioenergi di Kalimantan dan Sumatera, pemasangan penerangan jalan pintar terintegrasi dengan pembangkit listrik tenaga surya, jalur kereta api ganda, pengembangan di Garis Pantai Utara Jawa, pembangunan waduk skala masyarakat di Bali, Jawa Tengah, dan Sumatera Utara.

Indonesia terus berkomitmen untuk mengembangkan ekonomi hijau dan juga pembiayaan hijau (*green financing*). Lebih lanjut, Pemerintah Indonesia menjadikan pembiayaan hijau merupakan salah satu instrumen penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang ramah

lingkungan. Hal ini diwujudkan dengan peluncuran Laporan Inisiatif Pembangunan Rendah Karbon (*Low Carbon Development Initiative*) pada Maret 2019 oleh Kementerian PPN/Bappenas. Laporan ini menyoroti berbagai potensi yang dimiliki Indonesia untuk melakukan pembangunan yang rendah karbon.

Selain itu, laporan ini juga menyoroti sebuah target utama yang menjadi komitmen yang akan diraih Indonesia. Komitmen tersebut adalah upaya Indonesia untuk mencapai emisi yang lebih rendah sebanyak 29 persen di tahun 2030. Untuk mencapai target ini, diperlukan rata-rata investasi sebesar USD 14,8 miliar per tahun selama periode 2020-2024. Selain itu, dibutuhkan juga investasi tambahan lainnya sebesar USD 40,9 miliar per tahun selama periode 2025-2045. Investasi ini salah satunya dapat dilakukan melalui instrumen pembiayaan hijau berupa *green bond* dan *green sukuk*.

