

OPTIMALISASI PERAN BUMN DALAM PEMBANGUNAN DAN PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR



PUSAT KAJIAN ANGGARAN

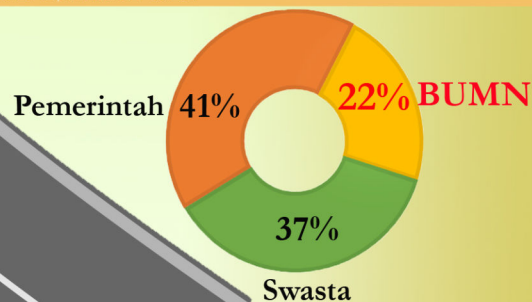
73/160

Kualitas Infrastruktur Indonesia masih cukup rendah, dengan peringkat 73 dari 160 negara (World Bank 2016)

Pendanaan Program Infrastruktur 2015-2019 mencapai Rp4796,2 Triliun (DJPPR). Pendanaannya ini tidak mungkin bersumber sepenuhnya dari Pemerintah, sehingga diperlukan sumber lain

BUMN

Sebagai agen pembangunan memegang peranan penting dalam PEMBANGUNAN & PEMBIAYAAN infrastruktur. Namun tidak luput dari berbagai KONDISI & TANTANGAN a.l :

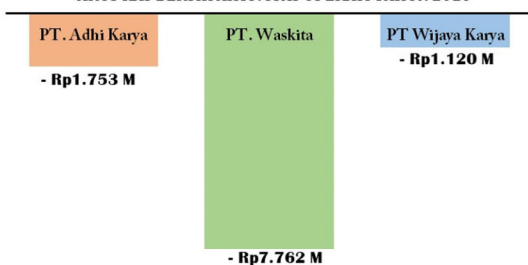


1. Jumlah BUMN 118, tetapi 80% dari total pendapatannya hanya disumbang dari 20% perusahaan BUMN

2. Alokasi PMN Tahun 2015 dan 2016 mencapai Rp65,5 T & Rp50,4 T, namun kinerja finansial beberapa BUMN belum optimal sehingga mereduksi pemanfaatan PMN

3. Sebagian besar BUMN Karya mengalami arus kas negatif dari aktifitas operasional. Tingginya biaya operasional berpotensi BUMN gagal bayar utang

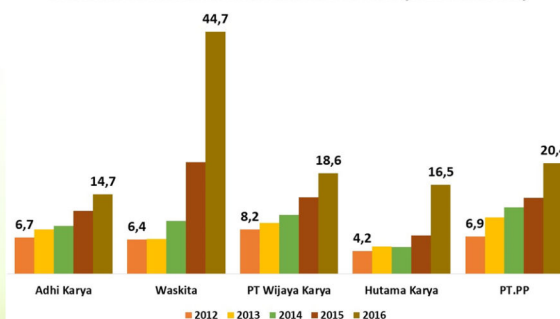
ARUS KAS BERSIH AKTIVITAS OPERASI TAHUN 2016



Sumber: Profil BUMN 2017

4. Utang BUMN Karya naik signifikan seiring dengan program infrastruktur (Moody's). contoh : PT.Waskita mengalami kenaikan utang sebesar 116 % dari tahun 2015 ke 2016, dengan nilai *debt equity ratio* (DER) sebesar 2,6 kali ditahun 2016. Tingginya nilai DER menandakan semakin rendah pendanaan perusahaan

KENAIKAN UTANG BUMN KARYA TAHUN 2012-2016 (TRILIUN RUPIAH)



Sumber: Profil BUMN 2017

OPTIMALISASI PERAN BUMN DALAM PEMBANGUNAN DAN PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR



PUSAT KAJIAN ANGGARAN

Berdasarkan kendala-kendala tersebut maka BUMN Konstruksi perlu menerapkan skema pembiayaan alternatif berikut:



KERJASAMA PEMERINTAH & BADAN USAHA (KPBUS)

Skema KPBUS merupakan kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan layanan infrastruktur untuk kepentingan umum berdasarkan perjanjian kedua belah pihak dengan memperhatikan prinsip pembagian risiko. Fasilitas: Fasilitas Pengembangan Proyek, Skema Ketersediaan Layanan, *Viability Gap Funding*, dll

PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR NON ANGGARAN (PINA)



Skema PINA merupakan alternatif pembiayaan investasi non anggaran yang dikembangkan dan dicetus oleh Bappenas. Skema PINA ini digunakan untuk dapat berkontribusi dalam pembiayaan proyek-proyek infrastruktur strategis nasional yang memiliki nilai komersial dan berdampak untuk meningkatkan perekonomian Indonesia

KELEBIHAN DAN KEKURANGAN KPBUS&PINA

	KPBUS	PINA
(+)	<ul style="list-style-type: none"> Efisiensi dan Optimalisasi APBN/D Risk sharing Pemerintah dan badan usaha Transfer pengetahuan dari swasta 	<ul style="list-style-type: none"> Pengerjaan lebih profesional oleh swasta Harga lebih kompetitif Return rate lebih tinggi
(-)	<ul style="list-style-type: none"> Komitmen Pemerintah kurang Minim kapasitas dan kapabilitas Kelangkaan sumber pendanaan 	<ul style="list-style-type: none"> Kontrak dan negosiasi rumit Adanya risiko politik <i>Return on investment</i> diperoleh sekian tahun setelah beroperasi
Contoh Proyek	Proyek Jaringan Telekomunikasi Palapa Ring	Pembangunan tol Jakarta-Cikampek II Elevated



REKOMENDASI



Percepat Pembentukan Holding BUMN Karya, dengan pertimbangan, diantaranya pemisahan yang jelas antara unit bisnis untuk membangun *expertise* dan sentralisasi fungsi *support* di *Head Quarter* untuk mendapatkan sinergi



Pemerintah lebih mendorong agar skema KPBUS dan PINA dimanfaatkan dengan sebaik mungkin oleh BUMN Karya, dengan memperhatikan hal-hal berikut diantaranya, meningkatkan komitmen para birokrat, penyediaan *capacity building/technical assistance* untuk pengembangan proyek, dan menurunkan *cost of fund* diantaranya dengan penyediaan *tax incentive*