

**MODEL PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR:
INDONESIA DAN NEGARA LAIN
Biro Riset BUMN**

Lembaga Management Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia (LM-FEB UI)

Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia

Kebutuhan dana pembangunan infrastruktur di Indonesia relatif sangat besar mengingat kualitas infrastruktur Indonesia masih relatif tertinggal dibandingkan negara Asia lainnya seperti Singapura, Jepang, China dan India. Berdasarkan World Economic Forum (2013), peringkat tertinggi untuk Asia diraih Singapura, urutan kedua dari 144 negara di dunia dengan skor 6,5 (skala 1: rendah – 7: tinggi). Sementara itu, kualitas infrastruktur Indonesia secara keseluruhan berada pada peringkat 92 dengan skor 3,7 baik pada kualitas jalan, pelabuhan, maupun kualitas penyediaan listrik. Indonesia berada di atas Filipina (98), namun di bawah India (87) dan Cina (69), Korea Selatan (22) dan Jepang (16). Buruknya kualitas infrastruktur Indonesia menjadi salah satu penyebab biaya logistik yang tinggi dan tidak kompetitif, ditunjukkan dari indeks performa logistik Indonesia pada tahun 2014 hanya berkisar 3,08 (skala 1: rendah – 5: tinggi). Posisi Indonesia berada di bawah Malaysia (3,59) dan Korea Selatan (3,67).

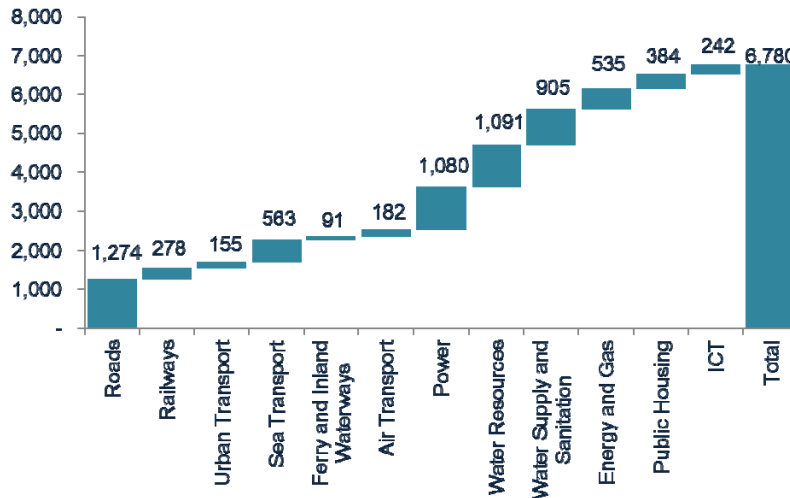
Kurangnya kualitas infrastruktur Indonesia tidak terlepas dari masalah pendanaan. Selama ini, belanja investasi infrastruktur rendah dan tidak memadai untuk membiayai pembangunan infrastruktur yang menjangkau wilayah Indonesia yang sangat luas. Pengeluaran untuk infrastruktur dari APBN tahun 2013 hanya berkisar 2,3% dari produk domestik bruto (PDB) atau sebesar Rp 203 triliun. Kalau digabung sumber lain (APBD, BUMN dan swasta) total pengeluaran untuk infrastruktur mencapai Rp 438 triliun atau 4,72% dari PDB. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur di Indonesia masih bergantung pada dana APBN dan APBD, sedangkan peran swasta belum signifikan. Jika dibandingkan dengan negara ASEAN lainnya, anggaran infrastruktur di Indonesia tidak memadai. Thailand mengeluarkan belanja infrastruktur sebesar 17% dan Vietnam sebesar 12% dari PDB. Rendahnya alokasi anggaran untuk pembiayaan infrastruktur di Indonesia mengakibatkan produktivitas nasional rendah dan daya saing relatif rendah dibandingkan negara lain dalam kawasan yang sama.

Pemerintah terus berupaya meningkatkan kualitas infrastruktur. Hal ini terlihat dari anggaran pembiayaan infrastruktur dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 - 2019 sebesar Rp 6.780 triliun (Gambar 1). Kebutuhan dana investasi infrastruktur Indonesia diperkirakan Bappenas hanya dapat dipenuhi sebesar oleh APBN sebesar Rp 1.000 triliun, APBD sebesar Rp 500 triliun, BUMN dan swasta sebesar Rp 210 triliun, Perbankan sebesar Rp 500 triliun, Asuransi dan Dana Pensiun sebesar Rp 60 triliun, serta lembaga pembiayaan infrastruktur yang ada sebesar Rp 500 triliun, oleh karena itu ada *financial gap* sebesar Rp 4.000 triliun yang harus dipenuhi dari sumber pendanaan lain guna melakukan akselerasi pembangunan infrastruktur di Indonesia.

Sehingga, perlu adanya upaya untuk memenuhi kebutuhan dana tersebut. Pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk memenuhi kebutuhan dana tersebut melalui pendirian beberapa lembaga pembiayaan. Indonesia pernah memiliki Bank Pembangunan Indonesia (BAPINDO) yang didirikan tahun 1952. Dari awal pendiriannya Bapindo memang fokus membiayai pembangunan infrastruktur seperti jalan tol, pelabuhan, pembangkit listrik, bandar udara, transportasi (darat, laut dan udara). Untuk pola sumber dananya Bapindo

mengandalkan obligasi, deposito, tabungan dan khusus untuk sektor tertentu yang akan diberikan insentif oleh pemerintah maka Bank Indonesia memberikan Kredit Likuiditas bank Indonesia (KLBI). Namun, akibat krisis yang melanda ekonomi Indonesia pada pertengahan tahun 1997, bank ini kemudian dileburkan bersama beberapa bank BUMN lainnya menjadi Bank Mandiri saat ini.

Gambar 1. Anggaran Infrastruktur Tahun 2015 – 2019



Sumber: Bappenas RPJMN 2015 -2019.

Selanjutnya, Pemerintah mendirikan sejumlah lembaga pembiayaan infrastruktur dengan ruang lingkup pekerjaan yang berbeda. Keempat lembaga tersebut adalah Pusat Investasi Pemerintah (PIP), PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero), PT Indonesia Infrastruktur Finance (IIF), dan PT. Penjamin Infrastruktur Indonesia (PII). Secara ringkas, gambaran tentang keempat lembaga ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Pusat Investasi Pemerintah (PIP) merupakan satuan kerja yang menerapkan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PPK-BLU), berdiri sejak 2007 sebagai operator investasi Pemerintah yang berkedudukan di bawah Menteri Keuangan. PIP dimaksudkan sebagai lembaga investasi pemerintah yang mengedepankan kepentingan nasional sehingga dapat menstimulasi pertumbuhan ekonomi melalui investasi di berbagai sektor strategis yang memberikan imbal hasil optimal dengan resiko yang terukur. Selanjutnya PIP mempunyai ruang lingkup investasi dalam bentuk surat berharga (pembelian saham dan surat utang) dan investasi langsung (penyertaan modal dan pemberian pinjaman). Investasi Langsung dilakukan dengan cara kerjasama investasi antara PIP dengan Badan Usaha dan/atau BLU dengan pola Kerjasama Pemerintah dan Swasta (*Public Private Partnership* atau PPP) dan/atau antara PIP dengan Badan Usaha, BLUD, Pemprov/Pemkab/Pemkot, BLUD, dan/atau badan hukum asing dengan pola selain PPP (Non-PPP). Adapun bidang investasi PIP meliputi infrastruktur, teknologi ramah lingkungan dan bidang lainnya yang memberikan manfaat ekonomi, sosial, dan manfaat lainnya untuk kesejahteraan umum.

Tabel 1. Lembaga Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia

KATEGORI	PIP	SMI	IIF	PII
Badan Hukum	BLU: Pusat Investasi Pemerintah (PIP)	Perseroan: PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero)	Perseroan: PT Indonesia Infrastruktur Finance	Perseroan: PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia
Kepemilikan	Pemerintah	Pemerintah	PT. SMI (Persero), ADB, IFC, DEG, SMBC	Pemerintah
Tahun	2007	2009	2009	2009
Sektor Prioritas	Infrastruktur (listrik, minyak & gas, jalan & jembatan, transportasi, telekomunikasi, pasar, rumah sakit, terminal, air bersih); teknologi ramah lingkungan (energy terbarukan, transportasi ramah lingkungan, pengolahan sampah, pengolahan air, biomassa, bioethanol, REDD+) dan bidang lainnya yang memberikan manfaat ekonomi, sosial, dan manfaat lainnya untuk kesejahteraan umum.	Jalan tol dan jembatan, transportasi, minyak dan gas, telekomunikasi, pengolahan limbah, kelistrikan, irigasi, air minum, infrastruktur sosial, efisiensi energi, rolling stock kereta api	Transportasi, jalan, pengairan, air minum, air limbah, komunikasi dan informatika, ketenagalistrikan, minyak dan gas	Air minum, telekomunikasi dan informatika, jalan, listrik, fasilitas perkotaan, kawasan, kesehatan, konservasi energi, lembaga pemasyarakatan dan perumahan rakyat, energi (minyak, gas dan energy terbarukan), olah raga dan kesenian, pariwisata, minyak pendidikan, persampahan, sarana dan prasarana, pengolahan air limbah, sumber daya air dan irigasi, transportasi
Struktur Pendanaan	APBN, keuntungan investasi terdahulu, amanah pihak lain dan sumber lainnya yang sah.	Deposito (dana jangka pendek dari bank), pasar modal, pemerintah, investor swasta, dan negara lain.	Modal sendiri dan pinjaman World Bank dan Asian Development Bank (ADB)	APBN dan melalui kerjasama dengan institusi penjaminan lain, lembaga multilateral, dan institusi bilateral.
Mekanisme	PIP mempunyai ruang lingkup investasi dalam bentuk surat berharga (pembelian saham dan surat utang) dan investasi langsung (penyertaan modal dan pemberian pinjaman). PIP dapat melakukan kerjasama investasi dengan Badan Usaha dan/atau BLU dengan pola kerjasama pemerintah swasta (KPS) atau Public Private Partnership (PPP) maupun Non-Public Private Partnership (Non-PPP). Namun selama ini sebagian besar portfolio investasi PIP berupa penugasan khusus (84%), equity (9,5%) dan pinjaman (6,0%)	SMI bertindak sebagai Katalis dan/atau Fasilitator bagi pemilik proyek dan penyanggah dana/investor, dengan fokus Program Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) yang mengikutsertakan berbagai institusi keuangan, baik swasta maupun multilateral. Ruang lingkup bisnis berupa pembiayaan, menyediakan jasa konsultasi, dan pengembangan proyek infrastruktur	IIF menyediakan produk-produk dana pinjaman jangka panjang seperti senior loans, mezzanine finance dan partisipasi modal disamping produk non-fund based seperti penjaminan dan layanan berbasis fee, dan dengan demikian berfungsi sebagai penyedia dana tambahan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur di Indonesia.	PII beroperasi melalui mekanisme bisnis penjaminan. PII menjamin keberlangsungan proyek yang dijalankan atas tiga risiko penting investasi di sektor infrastruktur yaitu resiko pengembalian investasi, resiko politik, dan resiko terminasi.

Sumber: LMFEBUI, diolah dari berbagai sumber (2016)

Untuk melaksanakan kegiatan investasi pemerintah, PIP memperoleh dana yang bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Keuntungan investasi terdahulu, Amanah pihak lain dan sumber lainnya yang sah. PIP dapat melakukan kerjasama investasi dengan Badan Usaha dan/atau BLU dengan pola kerjasama pemerintah swasta (KPS) atau Public Private Partnership (PPP) maupun Non-Public Private Partnership (Non-PPP). Namun selama ini sebagian besar portfolio investasi PIP berupa penugasan khusus (84%), equity (9,5%) dan pinjaman (6,0%), dengan kata lain pembiayaan proyek pembangunan yang selama ini ditangani oleh PIP masih memperoleh dukungan pemerintah sangat besar dalam sumber pendanaan baik berupa penugasan khusus, equity maupun pinjaman. Bentuk PIP sebagai BLU memberikan keuntungan sekaligus keterbatasan. PIP sebagai BLU dapat memberikan pendanaan proyek-proyek pembangunan tanpa harus tergantung dengan siklus APBN, selain itu PIP dapat bekerjasama dengan pemerintah daerah dalam membiayai proyek-

proyek infrastruktur melalui pinjaman. Jika pinjaman tersebut tidak dapat dilunasi oleh pemerintah daerah tersebut maka PIP dapat secara langsung mengurangi porsi Dana Alokasi Umum (DAU) disebabkan PIP tidak dapat menanggung kerugian atas pembiayaan proyek-proyek infrastruktur karena bentuknya sebagai BLU. Oleh karena itu, alokasi dana PIP diarahkan ke proyek-proyek pembangunan pemerintah daerah terutama infrastruktur daerah.

Tabel 2. Pembiayaan Infrastruktur Daerah oleh PIP

No	Jenis Infrastruktur	Nilai Investasi
1	Jalan dan Jembatan Prov/Kab/Kota	1.249.592.000.000
2	Rumah Sakit Umum Daerah	858.471.528.000
3	Pasar	251.846.583.000
4	Terminal	35.000.000.000
5	Kereta api (PPCW)	118.500.000.000
TOTAL		2.513.410.111.000

Sumber: Pusat Investasi Pemerintah, 2014

Kinerja PIP saat ini belum optimal sangat dipengaruhi ketidaktersediaan dan ketidakpastian regulasi. PIP hingga saat ini belum dilengkapi dengan regulasi antara lain:

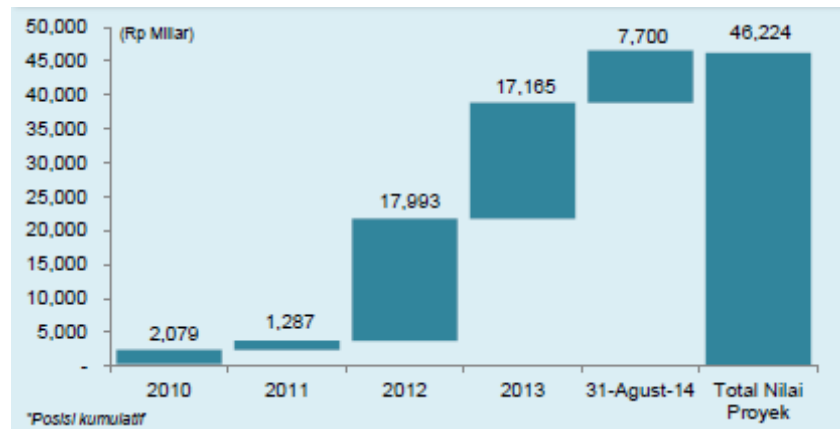
- 1) Amanah PP 1 tahun 2008 untuk menerbitkan PMK tentang *risk management*. Dengan demikian PIP tidak dapat menetapkan besarnya *risk appetite*.
- 2) Dalam hal PIP tidak diperkenankan untuk berinvestasi, arahan ini tidak diikuti dengan regulasi tertulis. Contoh pembentukan PT IGI.
- 3) PIP saat ini berbentuk BLU dengan mayoritas investasi pada pembiayaan infrastruktur dengan menggunakan instrumen pinjaman.
- 4) Penghentian pembelian saham di pasar sebagai tindak lanjut untuk penugasan stabilisasi pasar saham (*stakeholder* berbeda pendapat tentang bisa tidaknya PIP membeli saham di bursa tanpa ijin DPR).

Pemerintah Indonesia juga mendirikan BUMN di bawah koordinasi Kementerian Keuangan Republik Indonesia yang bernama PT. Sarana Multi Infrastruktur (Persero). BUMN ini dimaksudkan untuk menjadi katalis dalam percepatan pembangunan infrastruktur nasional pada tahun 2009 dengan saham 100% dimiliki oleh pemerintah Republik Indonesia dengan ruang lingkup bisnis berupa pembiayaan, menyediakan jasa konsultasi, dan pengembangan proyek. Adapun sumber pendanaan PT. SMI (Persero) berasal dari deposito (dana jangka pendek dari bank), pasar modal, pemerintah, pemerintah, investor swasta, dan negara lain. Menyadari adanya keterbatasan budget untuk membiayai pembangunan infrastruktur maka dianggap perlu untuk membuat *vehicle* untuk menarik minat investor swasta dalam pembiayaan infrastruktur.

Dalam menghimpun dana pembiayaan infrastruktur yang lebih besar, PT SMI menggandeng sejumlah institusi multilateral untuk mendirikan anak perusahaan. Saat ini anak perusahaan yang sudah beroperasi bernama PT Indonesia Infrastruktur Finance (PT IIF) agar pola pembiayaan *long term financing* dapat terpenuhi. PT IIF saat ini memiliki modal sebesar Rp1,6 triliun serta dukungan pinjaman (*loan*) Rp2 triliun dari World Bank dan Asian

Development Bank (ADB) dengan tenor 25 tahun. Jangka waktu tersebut tidak bisa ditutup oleh instrumen investasi perbankan yang tenornya rata-rata hanya selama 5 hingga 7 tahun. Diharapkan dengan terbentuknya PT SMI bisa lebih fleksibel dalam bekerjasama dengan investor. Namun demikian sampai dengan saat ini besarnya dana PT. SMI (Persero) yang telah dialokasikan untuk membiayai infrastruktur di Indonesia berkisar Rp. 46 triliun. Total nilai proyek yang telah dibiayai oleh PT. SMI (Persero) ini jika dibandingkan dengan kebutuhan infrastruktur Indonesia yang tertuang pada RPJMN 2015-2019 sebesar Rp 6.780 triliun, maka kemampuan PT. SMI (Persero) masih sangat jauh dalam pemenuhan kebutuhan infrastruktur di Indonesia sebagaimana dicanangkan pada RPJMN 2015 - 2019.

Gambar 2.Total Nilai Pembiayaan Infrastruktur PT. SMI (Persero)

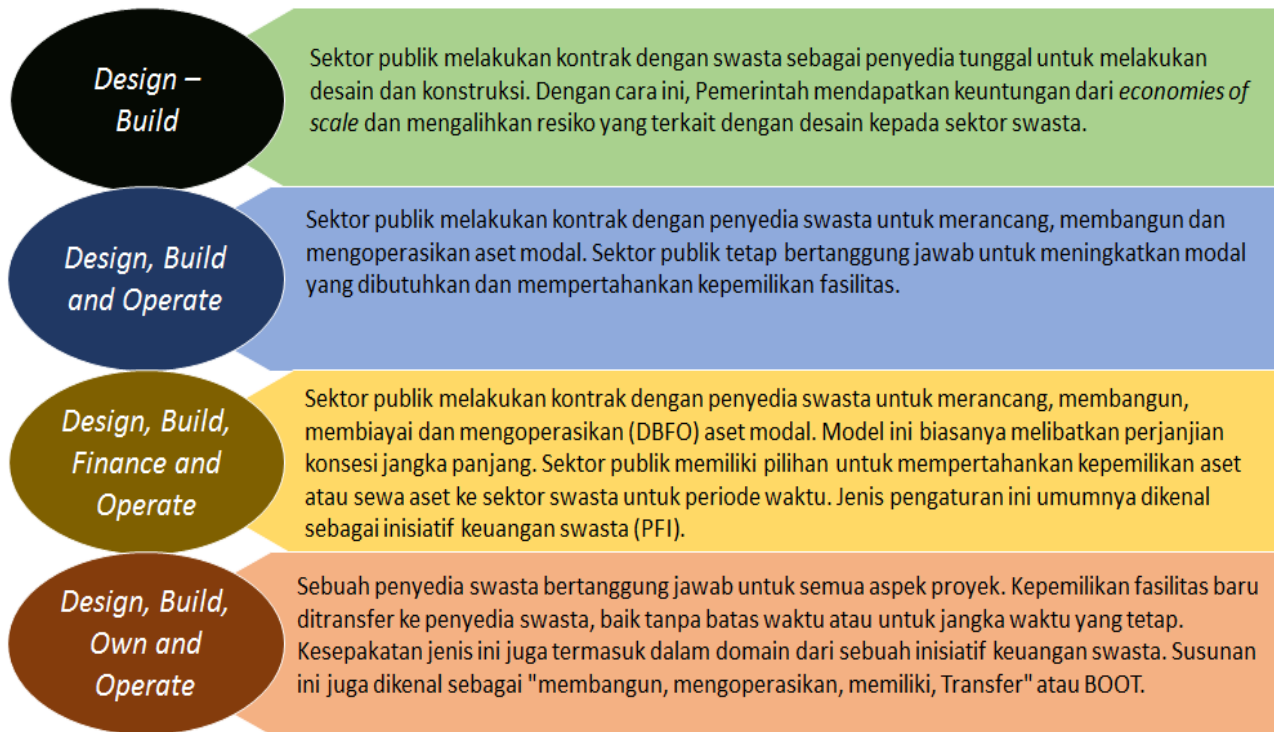


Sumber: PT. Sarana Multi Infrastruktur Indonesia, 2014.

Pemerintah mengundang pihak swasta agar berperan lebih besar dalam pembiayaan pembangunan terutama infrastruktur. Pihak swasta yang tertarik ambil bagian dalam program KPS tak perlu khawatir atas risiko yang mungkin terjadi. Melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII), Pemerintah akan menjamin keberlangsungan proyek yang dijalankan atas tiga risiko penting investasi di sektor infrastruktur yaitu risiko pengembalian investasi, risiko politik, dan risiko terminasi. Apabila ke depan Pemerintahan berganti, sehingga memungkinkan Pemerintah yang baru mengubah kebijakan terkait program KPS, maka jaminan Pemerintah terhadap program yang sudah berjalan akan tetap diberikan.

Keterbatasan modal dan ketergantungan pada sumber pendanaan yang berasal dari pemerintah mengakibatkan PT. SMI (Persero) dan PIP belum berperan optimal dalam memenuhi semua kebutuhan infrastruktur mengakibatkan pemerintah berinisiatif menciptakan pembiayaan pembangunan melalui skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). KPS merupakan alternatif pembiayaan melalui desain, pengadaan dan konstruksi (*Engineering, Procurement, Construction*) kontrak, di mana sektor publik melakukan penawaran kompetitif untuk membuat kontrak terpisah untuk elemen desain dan konstruksi dari sebuah proyek. Sektor publik dapat mempertahankan kepemilikan aset dan bertanggung jawab untuk pembiayaan kebijakan tersebut. KPS memungkinkan sektor publik untuk memanfaatkan kemampuan manajemen dan keahlian pihak swasta dan juga meningkatkan dana tambahan untuk mendukung layanan tertentu. Ada beberapa mekanisme KPS dalam pembiayaan pembangunan antara lain dalam bentuk kerjasama sebagaimana disampaikan pada Gambar 3.

Gambar 3. Mekanisme Kerja Sama Pemerintah Swasta (KPS)



Sumber: LMFEBUI, diolah (2016)

Namun selama ini alternatif pembiayaan pembangunan dengan skema KPS ternyata belum merupakan *success story* karena terkendala beberapa hal seperti kurangnya minat investor swasta untuk masuk ke proyek-proyek pembangunan, kurangnya daya dukung lahan & tata ruang wilayah, kompleksitas dalam sistem monitoring dan evaluasi proyek-proyek KPS serta kurangnya perangkat kelembagaan dan regulasi yang mengatur kerjasama antara pemerintah dan swasta. Tingginya kebutuhan infrastruktur di Indonesia, mengakibatkan keberadaan lembaga pembiayaan pembangunan dengan permodalan kuat, sehat dan dapat mengemban misi pemerintah dalam pembangunan terutama penyediaan infrastruktur merupakan suatu keharusan. Pemerintah dalam agenda pembangunan jangka menengah 2015-2019 telah mengidentifikasi bahwa penyediaan infrastruktur melalui skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) atau Public Private Partnerships (PPP) sebagai salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur yang melibatkan peran badan usaha menghadapi permasalahan:

- 1) Masih kurangnya informasi mengenai proyek baik dari sisi detil teknis maupun informasi keuangan serta analisis terhadap berbagai macam risiko dan jaminan pemerintah untuk pengelolaan risiko tersebut.
- 2) Masih sulitnya penerapan peraturan terkait dengan KPS oleh para Penanggung Jawab Proyek Kerja Sama (PJPK).
- 3) Masih rendahnya kapasitas aparatur dan kelembagaan dalam melaksanakan KPS.
- 4) Belum optimalnya dokumen perencanaan proyek KPS bidang infrastruktur mengakibatkan pilihan strategi pelaksanaan proyek yang kurang memihak pada KPS sehingga proyek infrastruktur yang menarik bagi pihak swasta (off-budget) akhirnya dilaksanakan melalui

pembiayaan APBN/APBD (on-budget), sementara proyek infrastruktur yang tidak menarik justru ditawarkan kepada pihak swasta.

- 5) Masih kurang memadainya pendanaan PT SMI dan anak perusahaannya PT IIF serta PT PPI masing-masing sebagai instrumen pembiayaan dan penjaminan pembangunan infrastruktur melalui skema KPS.
- 6) Belum adanya mekanisme pemberian insentif bagi Penanggung Jawab Proyek Kerja (PJPK) dalam melaksanakan KPS.

Tingginya kebutuhan infrastruktur di Indonesia, mengakibatkan keberadaan lembaga pembiayaan pembangunan dengan permodalan kuat, sehat dan dapat mengemban misi pemerintah dalam pembangunan terutama penyediaan infrastruktur merupakan suatu keharusan. Indonesia perlu mendirikan sebuah lembaga seperti lembaga pembiayaan pembangunan. Lembaga ini dikonsepsikan sebagai lembaga yang didirikan secara khusus untuk melakukan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana pada proyek infrastruktur. Secara umum, lembaga pembiayaan merupakan lembaga pemerintah yang berbadan hukum yang melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana atau barang modal. Dalam konteks ini, Lembaga pembiayaan pembangunan mempunyai ruang lingkup kegiatan usaha pokok yang meliputi sebagai berikut:

- Pemberian pinjaman langsung (*direct lending*) untuk pembiayaan infrastruktur.
- *refinancing* atas infrastruktur yang telah dibiayai pihak lain, dan atau pemberian pinjaman subordinasi (*subordinated loans*) yang berkaitan dengan pembiayaan infrastruktur.

Dalam hal dengan kegiatan usaha pokok tersebut, lembaga pembiayaan pembangunan dapat pula melakukan kegiatan usaha dalam scope yang meliputi:

- 1) Pemberian dukungan kredit (*credit enhancement*), termasuk penjaminan untuk Pembiayaan Infrastruktur.
- 2) Pemberian jasa konsultasi (*advisory services*).
- 3) Penyertaan modal (*equity investment*).
- 4) Upaya mencari swap market yang berkaitan dengan Pembiayaan Infrastruktur.
- 5) Kegiatan atau pemberian fasilitas lain yang terkait dengan Pembiayaan Infrastruktur setelah memperoleh persetujuan dari Menteri.

Pengalaman Negara Lain

Pembiayaan proyek infrastruktur merupakan tantangan tersendiri di sejumlah negara. Sebagian besar negara membiayai pembangunan infrastruktur menggunakan sumber pendanaan yang berasal dari domestik seperti tabungan baik domestik (*domestic saving*) yang akan mengakibatkan efek *crowding out* maupun luar negeri (*foreign savings*) yang akan menaikkan *current account deficit*. Beberapa negara mendirikan lembaga pembiayaan pembangunan dalam berbagai bentuk badan hukum seperti bank, lembaga independen, dan sebagainya, namun sebagian besar lembaga pembiayaan pembangunan tersebut dimiliki oleh negara. Berikut disampaikan penyelenggaraan pembiayaan infrastruktur di Brazil, India, Malaysia, dan Korea. Rangkuman penyelenggaraan pembiayaan infrastruktur tersebut dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Lembaga Pembiayaan Infrastruktur Beberapa Negara

KATEGORI	BRAZIL	INDIA	MALAYSIA	KOREA
Badan Hukum	Bank: The Brazilian Development Bank (BNDES)	Perusahaan Pembiayaan: India Infrastructure Finance Company Limited (IIFCL)	Bank: Bank Pembangunan Malaysia atau Malaysian (BPMB)	Bank: Korea Development Bank (KDB)
Kepemilikan	Pemerintah	Pemerintah	Pemerintah	Pemerintah
Tahun	1952	2006	1973	1954
Sektor Prioritas	Selain fokus pada pembiayaan infrastruktur, BNDES juga membiayai sektor lainnya seperti sektor perdagangan dan jasa, dan sektor industri.	Sejak tahun 2012 infrastruktur yang akan dibiayai fokus pada sektor transportasi, energy, air, sanitasi, komunikasi, dan social & commercial infrastructure. IIFCL memprioritaskan project Public Private Partnership.	Bank Pembangunan Malaysia Berhad memfokuskan pada sektor-sektor Infrastruktur, Maritim, Teknologi dan Minyak & Gas.	Sejak 1990-an bank ini fokus pada industri berbasis teknologi, seperti semikonduktor yang searah dengan usaha untuk meningkatkan industri strategis Korea. Saat ini, berkembang ke industri yang berbasis pengetahuan dan 6T, seperti information technology, bioteknologi, dan nanoteknologi.
Struktur Pendanaan	Sumber pendanaan: pinjaman pemerintah (terbesar) dan lainnya seperti FAT (Dana Simpanan Pekerja), pendanaan bilateral/multilateral, dari pajak dan worker funds serta utang yang diterbitkan dibawah the Auspices of the Brazilian government.	Sumber pendanaan IIFCL diperoleh dari pinjaman jangka panjang yang diperoleh dari open market yang dapat berupa: pinjaman Rupee, pinjaman lembaga dana internasional dan pinjaman mata uang asing.		Sumber pendanaan: permanent government funding melalui pasar obligasi domestik, pinjaman luar negeri, dan fasilitas dari bank komersial lainnya. Sejak berdiri KDB mengeluarkan beberapa instrumen sebagai sumber pendanaan.
Dukungan Pemerintah	Pemerintah Brazil memberikan subsidi bunga kepada BNDES dan menyediakan subsidi kredit, tax incentives dan jaminan asuransi (publicly-guaranteed insurance) bagi perusahaan yang investasi bidang infrastruktur.	Ada tax holiday bagi pengembang proyek infrastruktur dan membuka kerja sama melalui KPS, juga menjamin atas pinjaman yang diperoleh IIFCL.	Privatisasi dengan sistem BOT, tax holiday dan tax exemption, serta jaminan pemerintah atas funding dan interest compensation bagi investor swasta untuk infrastruktur.	Pemerintah menyediakan pendanaan untuk menutup kerugian jika dana cadangan sendiri tidak cukup, dan menyediakan jaminan tambahan atas pinjaman jangka panjang dalam bentuk currency sampai jatuh tempo.

Sumber: LMFEUI, diolah dari berbagai sumber (2016)

1. Brazil

Pemerintah Brazil mendirikan Bank Pembangunan Nasional bernama Banco Nacional de Desenvolvimento Economico e Social (BNDES) tahun 1952, bekerjasama dengan Amerika Serikat. Pada saat berdirinya, bank ini menitikberatkan pada pembiayaan proyek infrastruktur jangka panjang untuk investasi energi dan transportasi. Namun, BNDES mengalami evolusi seiring dengan permasalahan sosial dan ekonomi yang terjadi di Brazil. Saat ini BNDES memberikan pembiayaan pada ekspor, inovasi teknologi, pembangunan *sustainable socio-environmental*, dan modernisasi administrasi publik, serta sektor ekonomi. Bank ini memegang peran untuk menstimulasi ekspansi industri dan infrastruktur di Brazil.

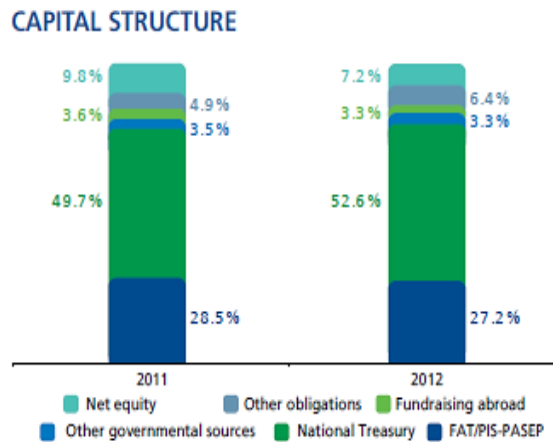
BNDES termasuk bank pembangunan terbesar kedua di dunia setelah China dengan total aset 4 kali lebih besar dari aset Bank Dunia¹. Aset BNDES tumbuh pesat dari tahun US\$ 121,8 milyar (R\$ 300 milyar) pada tahun 2008 menjadi US\$ 290 milyar (R\$ 720 milyar). Dalam periode tahun 2010-2013 BNDES telah menyalurkan dana pembangunan sebesar US\$ 300 milyar yang sebagian besar untuk sektor pertambangan, pertanian dan proyek konstruksi

¹ FT.com 21 Maret 2013, Joe Leahy, Brazil's BNDES and Caixa hits by downgrades

raksasa sebagai pilar ekonomi Brazil. Brazil terus menapaki jejak China yang sukses membangun berbagai proyek-proyek infrastruktur fisik raksasa melalui skema pembiayaan dari bank pembangunan. Keberadaan BNDES sukses membantu ekonomi Brazil menjadi yang terbesar di Amerika Latin dan masuk sebagai ekonomi terbesar ke-7 dunia dalam anggota G20.

Selain fokus pada pembiayaan infrastruktur (45,3%), BNDES juga membiayai sektor lainnya seperti sektor perdagangan dan jasa (19,1%) dan sektor industri (35,1%). BNDES tidak hanya menyediakan pinjaman kepada perusahaan yang melakukan investasi infrastruktur, tetapi juga memberikan jaminan dan securities underwriting dan membeli obligasi yang dikeluarkan pemerintah. BNDES mempunyai beberapa sumber pendanaan antara lain BNDES memperoleh 52,6% sumber dana pembiayaan yang berasal dari pemerintah. Selanjutnya pemerintah menerbitkan obligasi dan dananya dipinjamkan kepada BNDES dengan biaya suku Bunga jangka panjang (TJLP). Sumber pendanaan lainnya dari BNDES berasal dari FAT (Dana Simpanan Pekerja). BNDES mengamankan pembiayaannya dengan retained earnings dan beberapa pendanaan asing (termasuk dari bilateral maupun multilateral) tetapi juga dari pajak dan worker funds dan utang yang diterbitkan dibawah the Auspices of the Brazilian government.²

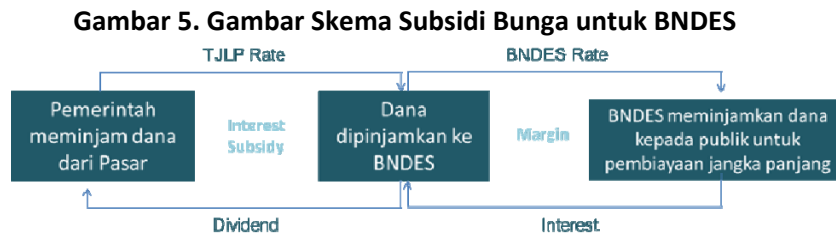
Gambar 4. Struktur Pendanaan BNDES



Pemerintah Brazil memberikan subsidi bunga kepada BNDES sehingga suku bunga jangka panjang BNDES atau disebut Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) lebih murah 225 – 600 bps daripada suku bunga pada umumnya di Brazil (Selic rate). BNDES dalam membiayai perusahaan menggunakan 2 cara yaitu pembiayaan langsung dan pembiayaan tidak langsung. Kedua mekanisme pembiayaan tersebut dikenakan tingkat suku bunga yang berbeda. Bentuk insentif lainnya dari pemerintah untuk perusahaan-perusahaan di Brazil misalnya untuk mendorong investor swasta agar berpartisipasi dalam proyek infrastruktur maka Eléctrobras dan pemerintah menyediakan subsidi kredit, tax incentives dan jaminan asuransi (*publicly-guaranteed insurance*). Tanpa campur tangan pemerintah, Eléctrobras tidak akan dapat menarik

² J. Walsh; C. Park. dan J.Yu. 2011. “Financing Infrastructure in India: Macroeconomic Lessons and Emerging Markets Case Studies”, IMF Working Paper WP/11/181.

investor swasta dari proyek. Eléctrobras merupakan perusahaan listrik paling besar di Amerika Latin dan menjadi salah satu perusahaan listrik terbesar di dunia.



Sumber: BNDES, 2014

2. India

India Infrastructure Finance Company Limited (IIFCL) adalah institusi yang 100% dimiliki oleh Pemerintah India. IIFCL yang didirikan pada tahun 2006 merupakan lembaga pembiayaan jangka panjang untuk proyek infrastruktur yang memiliki misi khusus (*a special purpose vehicle*). Sejak tahun 2012 sub-sektor infrastruktur yang akan dibiayai oleh IIFCL harus mendapat persetujuan dari The Cabinet Committee on Infrastructure seperti transportasi, energi, air, sanitasi, komunikasi, dan infrastruktur sosial dan komersial. IIFCL memprioritaskan project Public Private Partnership.

Sumber pendanaan IIFCL diperoleh dari pinjaman jangka panjang yang diperoleh dari open market yang dapat berupa:

- 1) Pinjaman Rupee yang diperoleh dari pasar melalui instrumen yang disesuaikan dengan tujuannya. Biasanya IIFCL memperoleh pinjaman yang memiliki jatuh tempo 10 tahun atau lebih.
- 2) Pinjaman yang berasal dari instansi bilateral maupun multilateral seperti World Bank dan Asian Development Bank
- 3) Pinjaman dalam bentuk mata uang asing (*foreign currency debt*), termasuk *external commercial borrowings* yang telah disetujui oleh pemerintah.

Dalam mengajukan pinjaman, IIFCL harus berkonsultasi dengan *Department Economic Affairs*. Besarnya pinjaman ditentukan oleh *viable infrastructure projects*. Jika terjadi *mismatch* antara dana yang diperoleh dan dikeluarkan sehingga terdapat dana surplus, maka dana surplus ini harus diinvestasikan pada *marketable government securities*.

Ada beberapa faktor yang menarik para investor untuk berinvestasi di bidang infrastruktur. Beberapa faktor tersebut antara lain pertumbuhan ekonomi yang cukup tinggi sebesar 7,5%, pengurangan hambatan untuk *foreign direct investment* terutama proyek infrastruktur, ada *tax holiday* bagi pengembang proyek infrastruktur dan membuka kerjasama dengan investor swasta dengan skema kerjasama pemerintah dan swasta (KPS). Beberapa contoh kebijakan yang menarik investor:

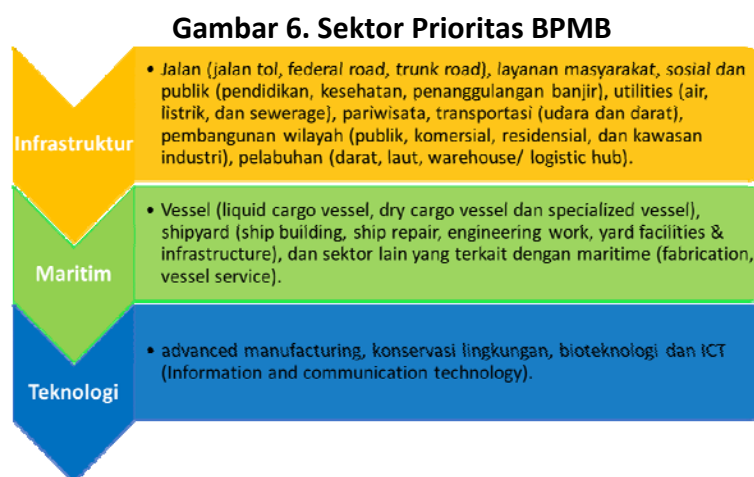
- 1) Meski regulasi *transfer pricing* merupakan fenomena baru namun otoritas telah mengambil kebijakan agresif. Sebelumnya tidak ada advance pricing arrangement (APA) di India, sehingga implikasi transfer pricing sekarang terkadang belum dapat dilaksanakan secara optimal.
- 2) Ada sejumlah *tax holiday*, meski minimum alternate tax (MAT) berkisar 11,33%, namun dapat dibayar sesuai profit yang tercatat selama periode ini.

3) Deviden dibayar oleh perusahaan India sesuai dengan *Devidend Distribution Tax* (DDT) sekitar 17%.

Selain itu, pemerintah India juga menjamin atas pinjaman yang diperoleh IIFCL. Perpanjangan jaminan dapat diusulkan pada awal tahun anggaran kepada Kementerian Keuangan, dengan batasan sesuai yang tercantum pada Fiscal Responsibility & Budget Management Act. Pada bulan Juni tahun 2005, perpanjangan jaminan yang disediakan oleh Pemerintah India sebesar Rs 10.000 crore. Biaya jaminan (guarantee fee) yang dapat dibayar oleh IIFCL menjadi 0,25% per tahun pada outstanding balances. Fasilitas jaminan ini akan ditinjau kembali setelah 5 tahun dan dapat diperpanjang berdasarkan review hasil proyek infrastruktur.

3. Malaysia

Bank Pembangunan Malaysia atau Malaysian (BPMB) didirikan pada tanggal 28 November 1973, tetapi mulai beroperasi pada tanggal 8 Juni 1974. Awalnya BPMB berperan penting dalam pengembangan industri di Malaysia dengan membantu para pengusaha industri kecil dan menengah melalui pemberian pelatihan dan *advisory services*, terutama pengusaha Bumiputera. Target lain BPMB adalah membiayai proyek infrastruktur. Saat ini BPMB diberikan mandat untuk menyediakan pembiayaan yang bersifat jangka waktu menengah dan jangka panjang dengan skema syariah maupun konvensional untuk memberikan *capital intensive industries* termasuk proyek infrastruktur, maritim, teknologi, minyak dan gas. BPMB juga mempunyai strategi investasi melalui subsidiaries, Global Maritime Venture Bhd (GMV) dan Pembangunan Leasing Corporation Sdn. Bhd (PLC) dengan kombinasi nilai aset lebih dari RM 30 milyar. BPMB sebagai holding diposisikan untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan pembangunan dari sektor yang diprioritaskan. Bank Pembangunan Malaysia Berhad memfokuskan pada sektor-sektor Infrastruktur, Maritim, Teknologi dan Minyak & Gas.



Sumber: BPMB, 2014

Pada awal tahun 1990-an investasi sektor infrastruktur didukung oleh pihak swasta. Kebijakan privatisasi pemerintah telah menarik partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur dan manajemennya. Kebijakan tersebut mendukung beberapa pembangunan infrastruktur seperti Klang Port, Telecom Malaysia dan Perusahaan listrik dengan melibatkan modal BUMN dan menciptakan Kerjasama pemerintah – swasta dengan skema BOT. Beberapa

pembangunan inter-city highways, jalan kota dan jalan tol dikembangkan oleh sektor swasta dengan skema proyek BOT. Selain itu Pemerintah Malaysia juga memberikan insentif untuk menarik swasta dalam pembangunan infrastruktur seperti tax holiday dan tax exemption. Pemerintah juga memberikan dukungan penuh dalam bentuk jaminan pemerintah atas funding dan interest compensation.

4. Korea

Korea Development Bank (KDB) didirikan pada tahun 1954 untuk membiayai proyek-proyek industri yang terkait dengan pembangunan dan perekonomian nasional. Selama setengah abad, KDB didedikasikan untuk berperan sebagai *government-run bank*, mengantisipasi perubahan pada lingkungan ekonomi dan keuangan. Dalam perkembangannya, KDB mengalami evolusi, artinya target dan prioritas KDB berbeda setiap dekade (Gambar 6).

Gambar 6. Perkembangan KDB



Sumber: KDB, 2014

KDB menjalankan bisnis layaknya bank lainnya, seperti corporate banking, investment banking, international banking, consulting, consumer banking, trust & pension, dan account management services. Modal yang dimiliki KDB Bank digunakan untuk memfasilitasi industri

manufaktur dan kimia selama tahun 1960s – 1970s. Selanjutnya pada tahun 1990s bank ini memfokuskan diri pada industri berbasis teknologi, seperti semikonduktor yang searah dengan usaha untuk meningkatkan industri strategis Korea. Saat ini, KDB bank juga berencana untuk meningkatkan pertumbuhan industri yang berbasis pengetahuan dan 6T, seperti information technology, biotechnology, dan nanoteknologi. Produk dan layanan KDB dapat berupa fasilitas pinjaman (modal dan modal kerja), investasi, dan berupa penjaminan. KDB mempunyai beberapa sumber pendanaan yaitu pemerintah (permanent government funding) pasar obligasi domestik, pinjaman luar negeri, dan fasilitas dari bank komersial lainnya. Setelah 50 tahun sejak berdiri KDB mengeluarkan beberapa instrumen sebagai sumber pendanaan (Tabel 4).

Table 4. Detil Instrumen Pendanaan KDB

2011	Launched KDBdirect
2010	Commenced retail loan service
2009	Incorporated as a subsidiary of KDB Financial Group
	KDB spin-off(KDB Financial Group and Korea Finance Corporation)
	Revised the KDB Act(Privatization Act) passed by the National Assembly
2008	Applied Basel-II Internal Ratings-Based Approach(IRB) approved by the FSS
2007	Launched first in the market 'Socially Responsible Financial' services
2006	Commenced retirement pension business
2005	Established private equity fund
	Commenced custodian business
2003	Commenced consulting business
	Commenced bancassurance business
2002	Sold Daewoo Motor Co. to General Motors Corp.
2001	Moved to new head office(Yeouido-dong, Seoul)
2000	Enacted the Customer Service Charter
1999	Commenced equity investment to high-tech firms and SMEs
	Issued a Global Bond of USD 1 billion
	Lead-managed the issuance of Korea's first SOC Bond
1994	Issued the first Global Bond(USD 500 million)
1993	Authorized by the government to approve applications for overseas direct investment
1989	Introduced trust business
1985	Moved to new head office(Gwancheol-dong, Seoul)
1978	Issued the first Samurai Bond(JPY 10 billion)
1974	Issued the first IFB in foreign currency(worth USD 19 million) to obtain investments from Middle Eastern nations
1973	Started class A foreign exchange and foreign currency loans business
1969	Restarted IFB issuance and initiated IFB counter sales
	Changed the Bank's English name to the "Korea Development Bank"
1967	Introduced second-rate foreign exchange services
1962	Initiated guarantees to the Bank of Korea on the repayment of foreign commercial loans
1961	Initiated stock underwriting, bond guarantee and foreign capital introduction businesses
1955	Issued the first Industrial Finance Bond(IFB)
1954	Established as the "Korea Reconstruction Bank"

Sumber: Korea Development Bank, 2014.

KDB didukung oleh jaminan pemerintah Korea yang efektif atas *solvency* bank dalam peraturan KDB. Pemerintah secara legal diminta menyediakan pendanaan untuk menutup kerugian jika kerugian tersebut tidak dapat diatasi dengan dana cadangannya sendiri.

