

KAJIAN PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN PATIMBAN JAWA BARAT

Anggi Widya Purnama

Program Studi Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik
Indonesia, Jl. Sariasih No. 54 Sarijadi, Bandung 40151, Indonesia
E-mail: anggiwidyapurnama@yahoo.com

ABSTRAK

Pelabuhan merupakan pintu keluar masuknya arus barang/komoditas untuk ekspor. Pelabuhan Tanjung Priok menangani lebih dari 40% dari seluruh arus barang ekspor di pulau Jawa. Untuk mengurangi *traffic existing* di pelabuhan tanjung priok dan memperbesar pasar ekspor serta untuk menekan biaya logistik di wilayah DKI, Jawa Barat, Banten hingga Jawa Tengah maka pemerintah melakukan pembangunan Pelabuhan Patimban yang berlokasi di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat yang ditetapkan melalui Peraturan Presiden RI No. 47 Tahun 2016. Dalam Peraturan Presiden tersebut, pembiayaan penyelenggaraan Pelabuhan Patimban dapat bersumber dari APBN/APBD, Pinjaman/Hibah Luar Negeri, KPBU, dan sumber lainnya. Salah satu tantangan yang harus dihadapi pemerintah dalam penyediaan infrastruktur adalah tingginya anggaran yang dibutuhkan serta keterbatasan ketersediaan anggaran. Oleh karena itu dalam penelitian ini mencoba mengkaji alternatif-alternatif pembiayaan terkait penyelenggaraan Pelabuhan Patimban dan apakah kebijakan pemerintah mengenai pembiayaan dalam penyelenggaraan Pelabuhan Patimban sudah tepat dengan menggunakan metode deskriptif komparatif dan *gap analysis*. Dari hasil analisis, maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan pemerintah terkait pembiayaan penyediaan lahan, infrastruktur dasar pelabuhan dan fasilitas umum dapat dikatakan cukup tepat jika dibandingkan dengan sumber pembiayaan lainnya seperti Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Hal tersebut dapat dilihat dari besaran bunga di mana bunga yang menjadi tanggungan pemerintah lebih rendah sebesar 6,9 – 8,4%. Jika dilihat dari jangka waktu pengembalian pinjaman, sumber pembiayaan pinjaman luar negeri lebih lama sekitar 32 – 37 tahun sehingga pemerintah mempunyai waktu yang cukup untuk mendapatkan dana terkait pengembalian pinjaman tersebut. Dilihat dari pengelolaan pelabuhan dengan model KPBU, jika kita bandingkan dengan penerapan model yang sama di pelabuhan luar negeri, contohnya Pelabuhan Rotterdam, jangka waktu kontrak Pelabuhan Patimban lebih lama sekitar 15 Tahun dibandingkan Pelabuhan Rotterdam.

Kata kunci: Pembiayaan, Infrastruktur, Pelabuhan

ABSTRACT

The port is the entrance and exit for the flow of goods/commodities for export. Tanjung Priok Port handles more than 40% of all export goods flows on the island of Java. To reduce existing traffic at the Tanjung Priok port and enlarge the export market as well as to reduce logistics costs in the DKI, West Java, Banten to Central Java areas, the government carried out the construction of a Patimban port located in Subang Regency, West Java Province which was stipulated through Presidential Regulation No. 47 of 2016. In the Presidential Regulation, the financing for the operation of the Patimban port can be sourced from the APBN/APBD, Foreign Loans/Grants, PPPs, and other sources. One of the challenges that the government must face in providing infrastructure is the high required budget and limited budget availability. Therefore, this study tries to examine financing alternatives related to the operation of the Patimban Port and whether the government's policy regarding financing in the operation of the Patimban Port is appropriate by using comparative descriptive methods and gap analysis. From the results of the analysis, it can be concluded that government policies related to financing the provision of land, basic port infrastructure and public facilities can be said to be quite appropriate when compared to other financing sources such as State Sharia Securities. This can be seen from the amount of interest

where the interest borne by the government is lower by 6.9 – 8.4%. When viewed from the loan repayment period, the source of financing for foreign loans is around 32-37 years so that the government has sufficient time to obtain funds related to the repayment of the loan. Judging from the port management using the PPP model, if we compare it with the application of the same model in foreign ports, for example the port of Rotterdam, the contract period for the Patimban port is about 15 years longer than the Rotterdam port.

Keywords: Financing, Infrastructure, Port

1. PENDAHULUAN

Perdagangan internasional merupakan suatu aktivitas atau kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh dua negara berbeda (antarnegara). Salah satu jenis perdagangan internasional yaitu aktivitas ekspor. Menurut (Rahmaddi & Ichihashi, 2011) bahwa ekspor berkontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. Hal tersebut didukung oleh (Tang dan Aboserda, 2019), di mana hasil empiris dari 23 negara Asia yang diteliti termasuk Indonesia selama periode 2010 hingga 2016 mengungkapkan bahwa kinerja logistik dan ekspor, termasuk barang dan jasa (pariwisata) memiliki pengaruh positif yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di negara-negara yang diteliti. Temuan dari penelitiannya menunjukkan bahwa kinerja logistik dan ekspor merupakan katalis pertumbuhan penting bagi perekonomian Asia. Temuan lain dari penelitiannya adalah bahwa pengaruh ekspor terhadap pertumbuhan ekonomi bergantung pada tingkat kinerja logistik suatu negara. Salah satu aspek yang mempengaruhi kinerja logistik adalah infrastruktur transportasi, yaitu pelabuhan, karena pelabuhan merupakan pintu keluar masuknya arus barang/komoditas untuk ekspor dan impor. Pelabuhan memainkan peran penting dalam sistem rantai pasokan, karena transportasi laut mewakili sekitar 90% dari perdagangan global (Burns, 2015) dan (Rodrigue, dkk, 2013). Hal tersebut terbukti dengan data dari BPS tahun 2021 di mana pada tahun 2020 sebesar 99,98% kegiatan ekspor di Indonesia melalui pelabuhan dan hanya 0,02% yang melalui bandara.

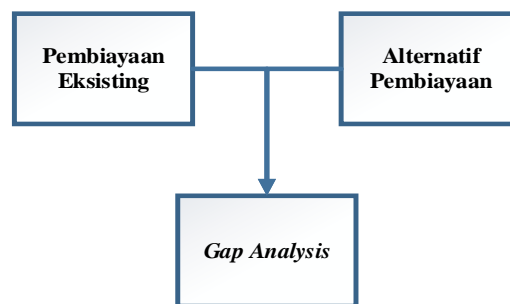
Pelabuhan Tanjung Priok merupakan Pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor dan impor serta barang antarpulau. Pelabuhan Tanjung Priok menangani lebih dari 40% dari seluruh arus barang ekspor dari seluruh pelabuhan dan bandara di pulau Jawa (BPS, 2021). Untuk mengurangi *traffic existing* di Pelabuhan Tanjung Priok dan memperbesar pasar ekspor serta untuk menekan biaya logistik di wilayah DKI, Jawa Barat, Banten hingga Jawa Tengah maka pemerintah melakukan pembangunan Pelabuhan Patimban yang berlokasi di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat.

Penetapan Pelabuhan Patimban ditetapkan melalui Peraturan Presiden RI No. 47 Tahun 2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat sebagai Proyek Strategis Nasional. Di mana dalam peraturan presiden tersebut, pembiayaan penyelenggaraan Pelabuhan Patimban dapat bersumber dari APBN/APBD, Pinjaman/Hibah Luar Negeri, KPBU, dan sumber lainnya.

Salah satu tantangan yang harus dihadapi pemerintah dalam penyediaan infrastruktur adalah tingginya anggaran yang dibutuhkan serta keterbatasan ketersediaan anggaran. Oleh karena itu dalam penelitian ini mencoba mengkaji alternatif-alternatif pembiayaan terkait penyelenggaraan Pelabuhan Patimban dan apakah kebijakan pemerintah mengenai pembiayaan dalam penyelenggaraan Pelabuhan Patimban sudah tepat. Dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang berasal dari studi literatur, dokumen dari lembaga atau instansi terkait, serta sumber lain yang mendukung.

2. METODOLOGI

Penelitian ini bersifat deskriptif komparatif. Dalam metode deskriptif, peneliti bisa membandingkan fenomena-fenomena tertentu sehingga merupakan suatu studi komparatif. Penelitian deskriptif dalam penelitian bertujuan untuk mengetahui apakah kebijakan pemerintah mengenai pembiayaan dalam penyelenggaraan Pelabuhan Patimban sudah tepat dibandingkan dengan alternatif-alternatif pembiayaan yang tersedia terkait penyelenggaraan Pelabuhan Patimban dengan menggunakan metode *gap analysis*. Penelitian komparatif merupakan penelitian yang membandingkan keadaan suatu variabel atau lebih pada dua atau lebih sampel yang berbeda, atau dua waktu yang berbeda (Sugiyono, 2014). Penelitian komparatif pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui perbandingan kebijakan pemerintah mengenai pembiayaan dalam penyelenggaraan Pelabuhan Patimban dibandingkan dengan alternatif-alternatif pembiayaan yang tersedia. Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yang berasal dari studi literatur, dokumen dari lembaga atau instansi terkait, serta sumber lain yang mendukung. Variabel keputusan yang digunakan terdiri dari tingkat suku bunga dan waktu pengembalian.



Gambar 1. Metodologi

2.1. Pembiayaan

Pembiayaan adalah pendanaan yang diberikan oleh satu pihak kepada pihak lainnya untuk digunakan dalam kegiatan investasi yang telah disepakati (Muhammad, 2012). Karena dana digunakan dalam kegiatan investasi, maka yang memberikan pendanaan disebut sebagai investor. Maka pembiayaan infrastruktur merupakan pendanaan investasi untuk mendukung pembangunan infrastruktur. Pembiayaan infrastruktur memiliki jangka waktu beragam sesuai dengan infrastruktur yang dibangun. Namun pembiayaan yang memiliki jangka waktu panjang (*long term*) akan menghabiskan dana yang besar. Oleh karenanya, sumber pembiayaan infrastruktur bukan hanya berasal dari anggaran pendapatan pokok pemerintah. Karena anggaran pendapatan pemerintah cenderung terbatas.

Menurut (Blaiklock, 2014), sumber pembiayaan infrastruktur terbagi menjadi 2 (dua) yakni ekuitas dan hutang. Ekuitas merupakan pembiayaan yang membutuhkan jaminan pihak ketiga sebagai garansi bagi pemegang saham. Ekuitas dapat berasal dari swasta maupun perorangan. Ada juga yang berasal dari dana kekayaan negara. Sedangkan pinjaman adalah hutang. Pembiayaan hutang harus menambahkan biaya bunga pada pembayarannya. Hitungan bunga berdasarkan persentase pinjaman yang diterima dan berdasarkan kesepakatan pada awal perjanjian. Pinjaman berasal dari dalam maupun luar negeri, seperti; *International Development Bank*, Bank Nasional, kredit ekspor, pinjaman bank swasta, obligasi, keuangan syariah, *leasing*, *offset* (sumber keuangan yang tidak diatur dan berhubungan dengan SDA).

Setiap pembiayaan memiliki struktur yang beragam juga, di antaranya:

- a. *Corporate Finance* merupakan pendanaan proyek baik jangka menengah ataupun panjang yang berasal dari *cash flow* yang dihasilkan perusahaan. *Corporate Finance* misalnya dapat berasal dari dana *Corporate Sosial Responsibility* (CSR).
- b. *Project Finance* adalah pembiayaan jenis ini memungkinkan proyek mencari dananya sendiri. Pendanaan berasal dari hasil proyek itu sendiri. Collan (2004) dalam Jatmiko (2012) mengemukakan bahwa *project finance* merupakan teknik merancang pembiayaan dan melaksanakan investasi dengan modal suatu proyek.
- c. *Public Private Partnership* (PPP) termasuk dalam *government service/ private business venture* yang dilaksanakan melalui kerjasama antara pemerintah dan swasta.

Pembiayaan infrastruktur terbagi menjadi dua jenis menurut sumber pendanaannya, antara lain adalah pembiayaan konvensional dan pembiayaan non-konvensional. Pembiayaan konvensional merupakan pembiayaan infrastruktur yang bersumber dari anggaran pemerintah. Pembiayaan non-konvensional merupakan pembiayaan infrastruktur yang bersumber dari anggaran non-pemerintah. Sumber anggaran pembiayaan non-pemerintah dapat bersumber dari badan usaha atau swasta, masyarakat, LSM maupun sumber-sumber filantropi. Pembiayaan infrastruktur non-konvensional sudah diterapkan di berbagai negara, untuk mengatasi keterbatasan penyediaan infrastruktur akibat kurangnya sumber daya finansial, sumber daya manusia dan sumber daya pendukung lainnya. Begitu juga di Indonesia, instrumen pembiayaan infrastruktur non-konvensional sudah pernah dilaksanakan dengan metode pelaksanaan yang berbeda-beda.

Pembiayaan infrastruktur non-konvensional terdiri dari tiga jenis instrumen keuangan (Hirawan, 1995). Skema tersebut ialah Pendapatan, Hutang, dan Kekayaan. Instrumen tersebut terdiri dari skema- skema pembiayaan. Penjelasan terperinci mengenai instrumen pembiayaan non-pemerintah dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Instrumen Pembiayaan Infrastruktur Non- Konvensional

Instrumen Keuangan	Instrumen	Pelaku	Keterangan
Pendapatan	<i>Betterment Levies</i>	Pemerintah	Tagihan modal yang ditujukan untuk menutupi atau membiayai biaya modal dari investasi prasarana.
	<i>Development Impact Fees</i>	Swasta	Pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh swasta sebagai kompensasi dampak yang ditimbulkan dari adanya pembangunan baru.
	<i>Land Readjustment</i>	Pemerintah dan Swasta	Kebijaksanaan pertanahan mengenai penataan kembali penguasaan dan penggunaan tanah serta usaha pengadaan tanah untuk kepentingan pembangunan, untuk meningkatkan kualitas lingkungan dan pemeliharaan sumberdaya alam dengan melibatkan partisipasi aktif masyarakat.
Hutang	Pinjaman Daerah	Pemerintah dan swasta	Sumber pendanaan non-APBD untuk menutupi kekurangan kas daerah dengan kewajiban pengembalian dalam jangka waktu tertentu.
	Obligasi	Pemerintah	Bentuk pinjaman oleh pemerintah maupun perusahaan daerah untuk membiayai investasi prasarana.
	<i>Development Exactions</i>	Swasta	Pungutan yang dikenakan pada <i>developer</i> dalam rangka pembangunan prasarana dalam lingkungan kawasan pembangunan sebagai syarat sebelum pembangunan dimulai.

Instrumen Keuangan	Instrumen	Pelaku	Keterangan
	<i>Excess Condemnation</i>	Pemerintah dan Swasta	Pembiayaan infrastruktur yang biasanya digunakan untuk membangun kembali daerah kumuh dengan memberikan sebagian lahan kepada <i>developer</i> untuk kebutuhan komersial dan sisanya digunakan untuk membangun prasarana.
	<i>Linkage</i>	Pemerintah dan Swasta	Penyediaan infrastruktur sejenis yang dibebankan oleh swasta sebagai persetujuan pembangunan sarana/prasarana komersial. Contoh: penyediaan rumah sederhana oleh swasta sebagai kompensasi diberikan izin membangun perumahan mewah.
Kekayaan	Manajemen Aset	Pemerintah	Manajemen aset daerah, seperti inventarisasi lahan, gedung dan aset tidak produktif untuk digunakan dalam pembangunan infrastruktur atau dijual/disewakan untuk membiayai pembangunan infrastruktur.
	<i>Join Venture</i>	Pemerintah dan Swasta	Kerjasama antara pemerintah dan swasta di mana pembagian peran antar keduanya seimbang.
	KPBU-AP	Pemerintah dan Swasta	Bentuk KPBU di mana terdapat pembayaran berkala oleh pemerintah kepada badan usaha atas tersedianya layanan infrastruktur sesuai dengan kriteria yang ditentukan dalam perjanjian KPBU.
	KPBU-VGF	Pemerintah dan Swasta	Bentuk KPBU dengan dukungan pemerintah dalam bentuk kontribusi biaya konstruksi yang diberikan secara tunai yang bertujuan meningkatkan kelayakan finansial.
	KPBU-Penjaminan Pemerintah	Pemerintah dan Swasta	Bentuk KPBU di mana swasta berperan sebagai pelaksana proyek dan pemerintah sebagai penjamin.
	KPBU-Sebagian Kontruksi	Pemerintah dan Swasta	Bentuk KPBU di mana terdapat pembagian peran antara pemerintah dan swasta dalam pembiayaan konstruksi.
	KPBU-Esco	Swasta	KPBU yang secara khusus dibentuk untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan infrastruktur dalam rangka efisiensi energi yang diprakarsai oleh badan usaha.
	PINA	Swasta	Skema pembiayaan yang bertujuan untuk mempercepat pembiayaan melalui investasi swasta untuk proyek strategis nasional.
Lainnya	CSR	Swasta	Bentuk tanggung jawab perusahaan terhadap terhadap pendidikan perekonomian dan kesejahteraan rakyat sekitar.
	Filantropi	Masyarakat, organisasi masyarakat, badan usaha	Bentuk tindakan sukarela, kedermawanan, atau donasi untuk membantu kepentingan publik tanpa mengharapkan keuntungan atau imbalan khusus.

2.2. Infrastruktur

Infrastruktur adalah layanan publik termasuk transportasi, energi, air, kesehatan dan lainnya yang penting untuk menunjang kegiatan ekonomi dan sosial (Grigg, 2010; Blaiklock, 2014). Melalui definisi itu diketahui ada keterkaitan antara perkembangan

kegiatan ekonomi dan sosial dengan ketersediaan infrastruktur. Hal ini karena infrastruktur mencakup berbagai hal yang penting. Grigg (2010) membagi infrastruktur dalam 5 (lima) sektor, yakni:

- a. Transportasi merupakan infrastruktur yang mencakup jalan, jembatan, kereta, kendaraan umum di darat, laut maupun udara. Infrastruktur sektor transportasi adalah tulang punggung ekonomi karena yang mendukung mobilitas ekonomi.
- b. Komunikasi, sektor ini merupakan yang paling cepat berkembang dan kebanyakan dikuasai oleh swasta. Infrastruktur komunikasi mencakup komunikasi kabel dan tanpa kabel. Pada sektor ini tersedia jalur arus informasi. Grigg (2010) menyebut telekomunikasi sebagai tulang punggung informasi ekonomi.
- c. Energi, yang termasuk dalam infrastruktur sektor energi seperti listrik, minyak dan gas. Sektor ini biasanya dikuasai oleh pemerintah karena merupakan sektor paling penting dalam infrastruktur sebagai penggerak. Energi merupakan sektor raksasa dengan dampak kuat pada perekonomian dan lingkungan hidup.
- d. Air serta sistem penyedia air juga merupakan sektor infrastruktur yang penting. Air adalah elemen penting untuk masa depan berkelanjutan. Air dapat berdampak besar pada kesehatan dan ketersediaan pangan. Sektor ini seharusnya dikuasai oleh pemerintah namun pada praktiknya, perusahaan swasta juga banyak yang menjadikan ini lading bisnis, misalnya perusahaan air minum.
- e. Penanganan limbah juga merupakan sektor yang penting karena juga berhubungan dengan keberlanjutan. Penanganan limbah yang buruk akan menimbulkan bahaya bagi masyarakat.

2.3. Sukuk

Sukuk berasal dari bahasa arab ‘*Sakk*’, yang berarti sertifikat atau bukti kepemilikan. Maksudnya ialah, sukuk merupakan bukti kepemilikan atas aset berwujud yang melandasi penerbitan sukuk. Berbeda dengan obligasi konvensional, penerbitan sukuk dilandasi atas aset. Dalam standar syariah nomor 17 tahun 2019, AAOIFI (*The Accounting and Auditing Organisation of Islamic Financial Institution*) dijelaskan bahwa sukuk adalah sertifikat bernilai sama yang mewakili bagian tidak terpisahkan atas kepemilikan aset berwujud, hak manfaat, jasa, atau kepemilikan aset proyek atau aktifitas investasi tertentu.

Definisi sukuk sesuai dengan DSN-MUI (Dewan Syariah Nasional Majelis Ulama Indonesia) tertuang dalam fatwa Nomor 32/DSN-MUI/IX/2002 tentang Obligasi Syariah. “Obligasi Syariah adalah suatu surat berharga jangka panjang berdasarkan prinsip syariah yang dikeluarkan Emiten kepada pemegang Obligasi Syariah yang mewajibkan Emiten untuk membayar pendapatan kepada pemegang Obligasi Syariah berupa bagi hasil/*margin/ fee* serta membayar kembali dana obligasi pada saat jatuh tempo.”

SBSN atau Sukuk Negara merupakan bagian dari Surat Berharga Negara (SBN). Menurut Undang-Undang nomor 19 Tahun 2008, pengertian SBSN adalah Surat Berharga Negara yang diterbitkan berdasarkan prinsip syariah, sebagai bukti atas bagian penyertaan terhadap aset SBSN, baik dalam mata uang rupiah maupun valuta asing. Adapun tujuan penerbitannya menurut undang-undang tersebut adalah untuk membiayai APBN dan juga proyek-proyek pemerintah. Artinya, penerbitan SBSN bisa digunakan untuk pembiayaan APBN secara umum (*general financing*) untuk menutup defisit anggaran dan secara khusus dapat digunakan untuk membiayai proyek-proyek tertentu yang dilaksanakan oleh Pemerintah.

Metode penerbitan SBSN menggunakan sistem syariah dan mewajibkan adanya jaminan aset yang menjadi dasar penerbitan atau *underlying asset*. Oleh karenanya di dalam penerbitan SBSN memerlukan aset-aset berupa barang milik negara (BMN) yang digunakan sebagai agunan atau jaminan. Ketika masa jaminannya telah selesai, maka aset-aset tersebut dapat digunakan lagi untuk jaminan penerbitan SBSN seri-seri lainnya pada tahun penerbitan yang berbeda. Jenis akad atau struktur kontrak SBSN yang dapat diterbitkan oleh pemerintah antara lain yaitu (1) sewa hak atas aset (ijarah), (2) kerja sama penyediaan modal (mudharabah), (3) kerja sama penggabungan modal (musyarakah) dan (4) jual beli aset sebagai obyek pembiayaan (istishna'). Sampai dengan saat ini, pemerintah sudah menerbitkan tujuh jenis SBSN yaitu: Sukuk ritel, Islamic Fixed Rate (IFR), Surat Perbendaharaan Negara Syariah (SPNS), Sukuk Dana Haji Indonesia (SDHI), *Project Based Sukuk* (PBS), Sukuk Valas (Global Sukuk), Sukuk Tabungan. SBSN PBS merupakan salah satu jenis atau seri SBSN atau Sukuk Negara yang telah diterbitkan Pemerintah sejak tahun 2012. Karena merupakan bagian dari SBSN, tentunya metode penerbitannya juga menggunakan sistem syariah. Hanya saja yang membedakan antara SBSN non-PBS dengan PBS yaitu pada pemanfaatan dananya atau penggunaan dana hasil penerbitan SBSN. Jika hasil penerbitan SBSN non-PBS digunakan untuk pembiayaan APBN secara umum (*general financing*), khususnya untuk menutup defisit anggaran, maka hasil penerbitan SBSN PBS digunakan untuk membiayai kegiatan atau proyek-proyek tertentu yang dilaksanakan oleh K/L. Oleh karenanya, dana yang diperoleh dari penerbitan langsung di- *earmark* atau dikhususkan untuk membiayai proyek yang telah ditentukan dalam APBN dan tidak dapat digunakan untuk tujuan lain. SBSN PBS sendiri dapat dibagi menjadi dua jenis. Pertama, jenis *project underlying sukuk*. SBSN PBS ini dasar penerbitannya menggunakan proyek-proyek infrastruktur pemerintah yang ada di K/L yang telah dialokasikan dalam APBN tahun anggaran yang sedang berjalan sebagai dasar transaksi. Pada umumnya yang dipilih sebagai *underlying asset* adalah proyek-proyek yang dibiayai dengan rupiah murni yang berasal dari penerimaan pajak serta digunakan untuk pembangunan fisik (umumnya digolongkan dalam jenis belanja modal). Umumnya proyek yang bersangkutan dilaksanakan terlebih dahulu dengan sumber dana rupiah murni, baru setelah sukuk diterbitkan, dana hasil penerbitannya digunakan untuk mengganti rupiah murni tersebut. Dengan istilah lain, hasil penerbitan (*proceeds*) digunakan untuk mengganti dana yang telah dikeluarkan (*revolving*). (Hariyanto, 2017). Kedua, jenis *project financing sukuk*, yaitu Sukuk Negara yang diterbitkan secara khusus untuk membiayai proyek-proyek tertentu, yang sejak dari awal proyek-proyek tertentu tersebut sudah didesain sumber pendanaannya berasal dari sukuk ini (*earmark*). Sumber pendanaan proyek-proyek semacam ini memang hanya berasal dari *SBSN project financing sukuk* yang akan diterbitkan sehingga tidak ada mekanisme *revolving* seperti pada *project underlying sukuk*. Terkait pembiayaan proyek melalui SBSN telah diatur dalam Peraturan Pemerintah No 56 Tahun 2011 serta Peraturan Menteri PPN/ Kepala Bappenas No. 8 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pengelolaan Proyek yang Dibiayai melalui Penerbitan SBSN.

2.4. Pinjaman Luar Negeri (Loan)

Pinjaman dari luar negeri menurut peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pengadaan Pinjaman Luar Negeri dan Penerimaan Hibah adalah setiap pembiayaan melalui utang yang diperoleh Pemerintah dari Pemberi Pinjaman Luar Negeri yang diikat oleh suatu perjanjian pinjaman dan tidak berbentuk surat berharga negara, yang harus dibayar kembali dengan persyaratan tertentu.

Ketentuan dan Persyaratan pinjaman merupakan komponen yang sangat penting dalam perencanaan pinjaman luar negeri karena persyaratan pinjaman dan besarnya jumlah pinjaman yang menentukan seberapa besar beban pinjaman luar negeri (PUPR, 2018). Skema Pinjaman Lunak (*Untied Loan*) merupakan pinjaman yang masuk dalam kategori *Official Development Assistance (ODA) Loan* atau *Concessional Loan* yang bertujuan untuk mendukung pembangunan ekonomi atau peningkatan kesejahteraan sosial bagi negara penerima. Dalam hal ini, *Lender* dapat memberikan bunga pinjaman yang rendah, tenggang waktu dan jangka waktu pengembalian pinjaman lebih panjang, dan memiliki komponen hibah.

Skema pinjaman mengikat (*tied loan*) merupakan fasilitas pinjaman yang disediakan *lender* tertentu yang mempersyaratkan penggunaannya untuk membiayai barang jasa yang ditentukan oleh *Lender*. Fasilitas tersebut hanya digunakan jika diperlukan untuk memenuhi adanya kebutuhan riil yang diusulkan oleh Kementerian/Lembaga. Hal-hal yang mengikat dalam skema pinjaman ini diantaranya adalah:

- a. Asal/sumber barang (misal: pengadaan barang dan pengiriman barang langsung dari Hungaria dan Spanyol untuk skema pinjaman dari Hungaria dan Spanyol).
- b. Penyedia barang/jasa (misal: pengadaan konsultan khusus perusahaan dari Korea untuk skema pinjaman dari EDCF dan RRT).
- c. Sumber dan penyedia barang/jasa (misal: skema *Special Terms for Economic Partnership/ STEP* JICA yang mempersyaratkan 30% kandungan impor dari Jepang).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Model Pembiayaan Penyediaan Lahan, Infrastruktur Dasar dan Fasilitas Umum

Model pembiayaan penyelenggaraan Pelabuhan Patimban yaitu dengan model pembiayaan tuan tanah atau secara internasional dikenal sebagai *landlord port financing*. Di mana Pemerintah dalam hal ini diwakili oleh Kementerian Perhubungan melalui Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok sebagai pemilik lahan pelabuhan bertanggung jawab dalam penyediaan lahan, infrastruktur dasar pelabuhan dan fasilitas umum. Kebutuhan pembiayaan untuk penyediaan lahan, infrastruktur dasar pelabuhan dan fasilitas umum tersebut didapatkan dari APBN dan Pinjaman Luar Negeri "*Soft Loan Fasilitas Special Terms for Economic Partnership (STEP)*" dari JICA, di mana tingkat bunga menggunakan bunga tetap sebesar 0,1 persen per tahun dengan masa tenggang 12 tahun dan masa pembayaran kembali 28 tahun. Dengan demikian, jangka waktu pinjaman adalah 40 tahun. Sumber dana dan kebutuhan pembiayaan terkait pembangunan infrastruktur dasar dan fasilitas umum tersebut dapat dilihat dalam Tabel 2.

Tabel 2. Sumber Dana dan Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Dasar dan Fasilitas Umum

Sumber Dana	Kegiatan	Nilai
<i>Loan</i>	<i>Package 1: Terminal Construction</i>	Rp. 6.061.029.190.254
<i>JICA</i>	<i>Package 2: Breakwater, Seawall, dan Channel Dredging Works</i>	Rp. 1.755.693.236.715
	<i>Package 3: Connecting Bridge</i>	Rp. 445.519.194.155
	<i>Package 8: Consulting Services for Design and Supervision of Port Related Facilities Development</i>	Rp. 461.735.992.244
<i>APBN</i>	Pembangunan Fasilitas Pendukung Operasional Pelabuhan Patimban (Konstruksi)	Rp. 41.577.374.000

Sumber Dana	Kegiatan	Nilai
	Pembangunan Fasilitas Pendukung Operasional Pelabuhan Patimban (Supervisi)	Rp. 1.556.173.000
	Pembangunan Jalan Lingkungan Tahun Anggaran 2020 (Konstruksi)	Rp. 43.410.727.900
	Pembangunan Jalan Lingkungan Tahun Anggaran 2020 (Supervisi)	Rp. 1.340.350.000

Sumber: Kantor OPU Tanjung Priok, 2021

Jika dibandingkan sumber untuk pemenuhan pembiayaan yang bersifat pinjaman, antara Pinjaman Luar Negeri dan Surat Berharga Negara, di mana salah satunya adalah Surat Berharga Syariah Negara (SBSN)/ Sukuk. Alokasi dana yang berasal dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) pada tahun 2018 sebesar 24,984 Triliun Rupiah (PPN/Bappenas, 2021). Sedangkan jumlah pinjaman luar negeri yang didapatkan dari JICA sekitar 14 Triliun Rupiah. Atas dasar ketersediaan sumber pembiayaan yang berasal dari SBSN, perbandingan antara sumber pemenuhan pembiayaan dari pinjaman dana luar negeri dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) dengan kriteria terkait Bunga dan tenor dari pinjaman tersebut, ditampilkan dalam Tabel 3.

Tabel 3. Perbandingan Sumber Pembiayaan

Skema	Bunga/Tahun	Tenor	Sumber
Pinjaman Luar Negeri “ <i>Soft Loan Special Terms for Economic Partnership (STEP)</i> ”	0,1 %	40 Tahun	Setkab.go.id
Surat Berharga Syariah Negara (SBSN)/Sukuk	7 – 8,5 %	3 s/d 7 Tahun	PT. SMI
Gap	6,9 – 8,4 %	32 – 37 Tahun	

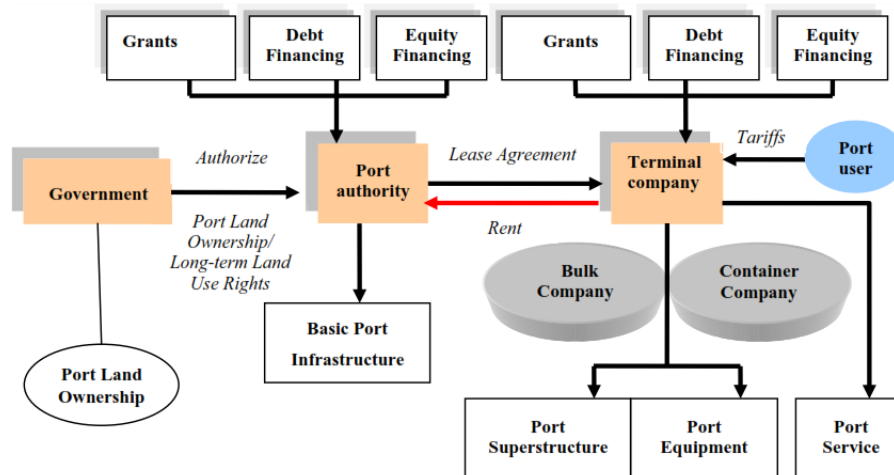
Jika dibandingkan antara Pinjaman Luar Negeri dan Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), dapat dilihat bahwa bunga dari pinjaman luar negeri jauh lebih rendah daripada bunga yang ditawarkan dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Selain hal tersebut tenor/ lamanya durasi angsuran pinjaman luar negeri jauh lebih lama daripada yang ditawarkan dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN).

3.2. Model Pembiayaan Pengelolaan Pelabuhan dan Suprastruktur

Terkait dengan pengelolaannya, Pelabuhan Patimban diserahkan pengelolaannya ke pihak swasta dengan skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). PT Pelabuhan Patimban International (PPI) resmi ditunjuk pemerintah sebagai operator yang mengelola Pelabuhan Patimban dengan mekanisme pelelangan. PT. PPI merupakan konsorsium yang terdiri dari PT. CTCorp Infrastruktur Indonesia, PT. Indika Logistic & Support Services (ILSS), PT. U Connectivity Services, dan PT. Terminal Petikemas Surabaya. Lingkup Perjanjian KPBU yaitu terkait penyediaan suprastruktur di Pelabuhan Patimban untuk kapasitas terminal petikemas sebesar 3,75 Juta TEUs dan kapasitas terminal kendaraan sebesar 600.000 CBUs dengan jangka waktu kerja sama selama 40 tahun.

Jika dilihat dari skema kebijakan yang diambil oleh pemerintah terkait pembiayaan Pelabuhan Patimban, skema tersebut sama dengan skema yang dilakukan di Pelabuhan Rotterdam. (Zhang, 2016) dalam penelitiannya menjelaskan mengenai mekanisme pembiayaan di Pelabuhan Rotterdam, di mana pemerintah melalui otoritas pelabuhan berkewajiban menyediakan lahan, infrastruktur dasar pelabuhan dan fasilitas umum. Suprastruktur dan peralatan pelabuhan dibiayai oleh operator swasta. Selain itu, layanan

pelabuhan seperti penanganan kargo, layanan teknis juga menjadi tanggung jawab sektor swasta. Dengan demikian, dengan menyewakan lahan pelabuhan, infrastruktur dasar pelabuhan dan fasilitas umum kepada operator swasta selama 25 tahun dan dapat diperpanjang kembali 25 tahun setelahnya, Otoritas Pelabuhan dapat memperoleh pendapatan dari sewa, iuran pelabuhan, dan banyak sumber lainnya. Pendapatan ini dapat digunakan untuk pemulihan biaya infrastruktur, investasi di masa depan dan pengembangan pelabuhan. Model arus transaksi tersebut dapat dilihat dalam Gambar 2.



Gambar 2. Arus Transaksi di Pelabuhan
 (Sumber: Zhang, 2016)

Jika dilihat dari skema pembiayaan yang sama dengan skema di Pelabuhan Rotterdam atau secara internasional dikenal sebagai *landlord port financing*/ model pembiayaan tuan tanah, maka penulis mencoba membandingkan antara Pelabuhan Patimban dan Pelabuhan Rotterdam terkait dengan waktu sewa. Dilihat dari waktu sewa kerjasama di Pelabuhan Patimban relatif lebih lama dari waktu sewa di Pelabuhan Rotterdam, seperti yang terlihat dalam Tabel 4.

Tabel 4. Perbandingan Waktu Kerjasama Skema KPBU

Pelabuhan	Skema	Waktu Kerjasama
Patimban	KPBU	40 Tahun
Rotterdam	KPBU	25 Tahun
Gap		15 Tahun

4. KESIMPULAN

4.1. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan diskusi, maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan pemerintah terkait pembiayaan pengadaan lahan dan infrastruktur dasar pelabuhan yang bersumber dari APBN serta pinjaman luar negeri, dapat dikatakan cukup tepat jika dibandingkan dengan sumber pembiayaan lainnya seperti Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), hal tersebut dapat dilihat dari besaran bunganya di mana dengan menggunakan sumber pembiayaan pinjaman luar negeri bunga yang menjadi tanggungan pemerintah lebih rendah sebesar 6,9 – 8,4% jika dibandingkan dengan pembiayaan yang bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Jika dilihat dari jangka waktu pengembalian pinjaman, sumber pembiayaan pinjaman luar negeri lebih lama sekitar 32 – 37 tahun jika

dibandingkan dengan pembiayaan yang bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Sehingga pemerintah mempunyai waktu yang cukup untuk mendapatkan dana terkait pengembalian pinjaman tersebut. Akan tetapi, dengan penggunaan pembiayaan pinjaman luar negeri, khususnya skema *Special Terms for Economic Partnership/ STEP JICA*, pemerintah harus memenuhi ketentuan-ketentuan, di antaranya sumber dan penyedia barang/jasa (misal: yang mempersyaratkan 30% kandungan impor dari Jepang). Jika dilihat dari pengelolaan pelabuhan, skema yang diambil pemerintah mengikuti skema pengelolaan pelabuhan internasional pada umumnya yaitu model pembiayaan tuan tanah atau secara internasional dikenal sebagai *landlord port financing*. Di mana pemerintah setelah menyediakan lahan, infrastruktur dasar pelabuhan dan fasilitas umum lalu menyewakannya kepada pihak swasta (KPBU) dalam hal ini PT. Pelabuhan Patimban International (PPI). Terkait dengan penyediaan Suprastruktur dan peralatan pelabuhan dibiayai oleh PT. Pelabuhan Patimban International (PPI) dan pemerintah mendapatkan pendapatan dari sewa tersebut. Akan tetapi jika dibandingkan dengan penerapan model yang sama di pelabuhan luar negeri, contohnya Pelabuhan Rotterdam, jangka waktu kontrak Pelabuhan Patimban lebih lama sekitar 15 Tahun dibandingkan Pelabuhan Rotterdam.

4.2. Saran

Pemerintah sebaiknya mencoba melakukan pertimbangan ulang terkait jangka waktu pelaksanaan kontrak KPBU. Penelitian ini memiliki keterbatasan waktu, sehingga masih banyak data yang diperlukan dan yang belum dibahas. Untuk metode analisis selanjutnya dapat menggunakan metode analisis seperti *Break Even Point (BEP)* untuk menentukan kelayakan waktu kontrak dan SWOT untuk melihat kelebihan dan kekurangan dari masing-masing alternatif pembiayaan yang tersedia.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2021). *Volume Ekspor Menurut Pelabuhan Utama*.
- Hirawan, S. B. (1995). *Pembiayaan Pembangunan Perkotaan melalui Pemanfaatan Instrumen Keuangan* Jurnal PWK.
- Maria G Burns. (2015). *Port Management and Operations*. CRC Press, Taylor, and Francis Group.
- Kementerian PUPR. (2018). *Paparan Perbandingan Karakteristik Lembaga Peminjaman (Lender)*.
- Kementerian PPN/BAppenas. (2021). *Rapat Koordinasi Penyusunan Indikasi Proyek SBSN TA 2022*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Tata Cara Pengadaan Pinjaman Luar Negeri dan Penerimaan Hibah.
- Peraturan Pemerintah No 56 Tahun 2011 Tentang pembiayaan proyek melalui SBSN.
- Peraturan Presiden RI No 47 tahun 2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat sebagai Proyek Strategis Nasional.
- Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas No. 8 Tahun 2020 tentang Tata Cara Pengelolaan Proyek yang Dibiayai melalui Penerbitan SBSN.
- Rahmaddi R dan Ichihashi M. (2011). Export and Economic Growth in Indonesia: A Causality Approach based on Multi-Variate Error Correction Model. *Journal of International Development and Cooperation* Vol 17 No. 2.
- Rodrigue, J.P., C. Comtois, dan B. Slack. (2013). *The Geography of Transportation Systems*, Third Edition. New York: Routledge.

- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tang C.F. dan Aboserdra S. (2019). *Logistics performance, exports, and growth: Evidence from Asian economies*. Research in Transportation Economics.
- Zhang J. (2016). *Quasi-landlord port financing in China: Features, practice, and a contract theory analysis*. Transportation Research Part A.