

VFM
VALUE FOR MONEY

MEDIA INFORMASI DIREKTORAT JENDERAL
PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR PEKERJAAN
UMUM DAN PERUMAHAN

Edisi 1 Januari–Maret 2021

Figur Inspirasi

Meneladani Prinsip Kepemimpinan
Ki Hajar Dewantara

Sudut Pandang

Kejar Pembangunan Infrastruktur
dengan KPBU

Jelajah

Sukacita di Trans Jawa

Bendungan Bodri: Pengendali Banjir dengan Potensi Ekonomi Mengalir



9 772549 619111

ALAMAT REDAKSI

Bagian Hukum dan Komunikasi Publik
Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur
Pekerjaan Umum dan Perumahan
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Jalan Raden Patah 1 No.1, Kebayoran Baru,
Jakarta Selatan, 12110

Telepon/Fax : (021) 7200793
Email: redaksivfm@gmail.com

DITERBITKAN OLEH

Bagian Hukum dan Komunikasi Publik
Sekretariat Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur
Pekerjaan Umum dan Perumahan
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Ambisi Negeri untuk Sumber Daya Air

Indonesia sejatinya bagaikan ceruk air yang tiada habisnya. Sebagai negara beriklim tropis, nusantara punya curah hujan tinggi di atas 600 milimeter per tahun. Air hujan ini yang kemudian dikelola lewat tampungan air yang namanya DAS (Daerah Aliran Sungai). Jika DAS berfungsi dengan baik, air akan meresap dan akan mengisi cekungan air tanah. Tidak hanya air hujan, cekungan air tanah kita pun melimpah. Namun, sebagian belum terkuak potensinya.

Lagi-lagi, peran negara menjadi vital dalam penguasaan pengelolaan air untuk memenuhi hajat hidup orang banyak. Anugerah sebesar ini bisa jadi petaka jika tidak dikelola dengan baik. Pemerintah berusaha keras membangun infrastruktur agar air yang melimpah ini tidak menyebabkan banjir saat musim hujan, demikian pula saat musim kemarau air tidak mengering.

Pada target Rencana Strategis tahun 2020-2024, sumber daya air dicanangkan meningkat 79% dari segi penyediaan air baku. Sementara itu, perlindungan terhadap banjir wajib paripurna di angka 100%. Produktivitas irigasi pun ditargetkan mencapai 22.680 m³ per hektar per tahun. Untuk mencapai target ini, Pemerintah perlu melibatkan pihak swasta melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

Tahun 2021, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan memasukkan enam proyek dalam rancangan KPBU bidang Sumber Daya Air (SDA). Dua diantaranya sudah masuk dalam tahap *Final Business Case* (FBC), seperti Bendungan Merangin dan Bendungan Bodri. Selain itu, terdapat pula beberapa proyek KPBU atas prakarsa Badan Usaha (*unsolicited*) yaitu Saluran Pembawa Air Baku (SPAB) Karian Barat terintegrasi dengan Proyek KPBU Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Karian Barat dan SPAB Sidan terintegrasi dengan Proyek KPBU SPAM Ayung 1. Dimana kedua proyek tersebut sedang dalam tahap *Pra Feasibility Study* (FS) di tahun 2021. Dua lainnya masih di tahap *Outline Business Case* (OBC) yaitu SPAB Sorong dan SPAB Sindang Heula.

Salah satu proyek dengan skema KPBU, Bendungan Bodri sudah mendapat *Letter of Intent* dari beberapa calon investor. Ketertarikan ini menjadi indikasi positif manfaat bendungan, baik bagi masyarakat maupun bagi para calon investor. Dalam tinjauannya, Bendungan Bodri akan menghalau banjir di wilayah Kendal, meningkatkan intensitas tanam melalui irigasi, dan meningkatkan layanan listrik.

Indonesia butuh pengelolaan air yang baik, sekarang saatnya tanggung jawab besar ini diemban bersama lewat inovasi skema pembiayaannya.■

SUSUNAN REDAKSI

PELINDUNG

Dr. Ir. Eko D. Heripoerwanto, MCP

PENASIHAT

Ir. Irma Yanti, MT

PENGARAH

Dr. Ir. Herry Trisaputra Zuna, SE, MT

Ir. Arvi Argyantoro, MA

Reni Ahiantini, ST, M.Sc

Meike Kencanawulan Martawidjaja, S.T, MDM

R. Haryo Bektı Martoyoedo, ST, M.Sc

PEMIMPIN REDAKSI

Dedy S. Budisusetyo, SH, MT

REDAKTUR PELAKSANA

Fenty Melilisa Syafri, S.Sos, M.Si

EDITOR

Anggoro Widyastika, SH, MH

Putrawan, SH

TIM REDAKSI

Shara Vadya

Stephanes M. Anugerah R, S.Kom

Sopan Sopian, S.Sn

Sisiana Noer Pradita, SIP

REPORTER

Komarudin

Dwi Cricanto

DESAINER

Fahmi Nurhuda, S.Ds.

Michael Adha

Wildan Ilham Mahibuddin, S.Sn.

SEKRETARIAT & SIKULASI

Ruby Esti Aprilia, SH, MH

Yudhistira Adi Nugroho, SH

Dony Triastomo, SE, MM

Sumber Kehidupan itu Bernama Bendungan

■
Dari
Redaksi

Cerita tentang infrastruktur tidak bisa lepas dari masyarakat yang ada di sekelilingnya. Banyak perbincangan menarik tentang keduanya yang bisa diangkat, terutama karena masyarakat adalah penggunaannya. Meskipun begitu, sampai saat ini infrastruktur masih menjadi topik yang berjarak untuk masyarakat luas. Membuat kesadaran mereka mengenai perkembangan pembangunan infrastruktur pun menjadi lebih terbatas. Seolah topik ini terbatas hanya di sekitar Pemerintah dan praktisi.

Tahun 2021 kami berhenti sejenak dan melihat ke belakang, harus diakui, sebelum ada skema KPBU pembangunan infrastruktur hanya terkonsentrasi pada Pemerintah yang sumber pembiayaan sepenuhnya berasal dari APBN, membuat infrastruktur menjadi terlihat eksklusif. Tapi seiring diberlakukannya skema KPBU, pembangunan infrastruktur menjadi lebih kolaboratif. Kini pihak swasta dapat turut mendukung pembangunan dan menjadi bagian dalam prosesnya membawa angin segar dan semangat baru dalam pembangunan infrastruktur nasional.

Hal ini membuat Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) semakin giat meningkatkan penyebaran informasi yang lebih inklusif tentang infrastruktur khususnya bidang PUPR terutama kepada publik yang lebih luas. Perlahan mencoba



membuat topik ini hadir dalam percakapan masyarakat sehari-hari sedekat obrolan yang mereka bawa di meja makannya.

inilah inspirasi dibalik VfM edisi kali ini. Membuat analogi infrastruktur dengan membawa visual yang sering ditemukan di atas meja makan. Sebuah gelas yang berada di antara permukiman. Menyajikan cerita yang merupakan analogi dari fungsi bendungan untuk kehidupan.

Ada banyak cerita tentang bendungan tidak hanya berguna untuk menampung air, bendungan bisa menjadi sumber kehidupan untuk masyarakat sekitarnya. Mirip dengan air yang kita minum di dalam gelas, air dalam bendungan selain dapat meningkatkan potensi ekonomi, juga dapat dikonsumsi

setelah diproses terlebih dahulu. Bukan hanya dapat dikelola menjadi listrik, air dapat dimanfaatkan untuk irigasi. Terutama saat kemarau dengan curah hujan yang minim membantu masyarakat dapat terus produktif sepanjang tahun.

Masih banyak lagi cerita menarik tentang infrastruktur yang sedang dibangun. Lebih lengkapnya dapat disimak di artikel yang kami sajikan dalam edisi ini. Selamat berpetualang dengan cerita-cerita dari kami. Jangan lupa ceritakan ke teman lainnya! ■



■ **FIGUR INSPIRASI**
Meneladani Prinsip Kepemimpinan
Ki Hajar Dewantara

hal 6

■ **LIPUTAN 1**
Bergerak Maksimum Soal Air Minum

hal 10

■ **LIPUTAN 2**
Kolaborasi untuk 1 Juta Rumah
Layak Huni

hal 12

■ **LIPUTAN 3**
Cermat Memelihara Pencapaian
di Tanah Sumatera

hal 14

■ **GORESAN INFRASTRUKTUR**

hal 16

■ **OPINI**
Perluakah Perlindungan Masyarakat
Terkena Dampak Proyek KPBU?

hal 28

■ **SIMPUL KPBU**
Bird's Eye View: Performa Indonesia
dalam Arena KPBU di Dunia

hal 30



■ **SUDUT PANDANG**
Kejar Pembangunan Infrastruktur
dengan KPBU

hal 34



■ **CERITA MERKA**
Sebuah Kisah Bernama Rumah

hal 38

■ **JELAJAH**
Sukacita di Trans Jawa

hal 40

■ **SALING BICARA**
KPR Bersubsidi bagi Pekerja
Berpenghasilan Tidak Tetap

hal 44

■ **INFOGRAFIS**
Kebutuhan Investasi Infrastruktur
2020-2024

hal 46



■ **LAPORAN UTAMA**
Bendungan Bodri:
Pengendali Banjir dengan
Potensi Ekonomi Mengalir

hal 20

FIGUR INSPIRASI:

Ir. Irma Yanti, M.T.

Sekretaris Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur
Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI PUPR)

Meneladani Prinsip Kepemimpinan Ki Hajar Dewantara



Sosok Irma Yanti ibarat seorang ibu bagi Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI). Sejak bersanding sebagai istri seorang tentara sifat disiplin dalam dirinya semakin menguat. Tapi ia tak serta merta menjadi pemimpin yang keras namun justru menjadi pemimpin yang dapat memberikan contoh dan diandalkan oleh timnya.

Tahun ini, masa jabatannya akan berakhir di tanggal 1 Juni 2021. Ia dengan senang hati berkisah tentang pengalaman kepemimpinannya sambil sesekali tertawa lepas saat menceritakan kebiasaan pribadinya, memberikan kehangatan pada obrolan kami selama satu jam di hari Selasa, 16 Maret 2021.

Sejak kapan ibu menjabat sebagai Sekretaris Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI PUPR)?

Saya sudah menjabat semenjak tahun 2017, namun pada saat itu namanya masih Direktorat Jenderal Pembiayaan Perumahan. Silih bergantinya waktu, pada tahun 2019 Direktorat Jenderal Pembiayaan Perumahan berubah menjadi DJPI.

Sebagai Sekretaris Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI PUPR), bidang apa saja yang Ibu tangani?

Sekarang saya menangani bidang perencanaan, program dan keuangan, kemudian bidang kepegawaian dan umum serta bidang hukum dan komunikasi publik.

Melihat masih jaranganya wanita dengan Tingkat Eselon II di Kementerian PUPR, seperti apa perjalanan karir Ibu sejak awal hingga menduduki posisi jabatan ini?

Sejujurnya, saya dari awal bekerja tidak punya cita-cita menjadi pejabat tinggi. Sederhana saja, hanya ingin kerja dan mendapatkan penghasilan sudah sangat senang sekali. Dulu, saat ada psikotes yang diadakan PU, ketika ditanya punya cita-cita, saya menjawab hanya ingin kerja saja.

Namun, saya punya prinsip, yaitu ketika saya bekerja saya akan bekerja sebaik-baiknya. Ketika saya sudah diberi tanggung jawab, saya harus menghasilkan yang sebaik-baiknya. Kuncinya adalah ketika melakukan pekerjaan, kita harus mencintai pekerjaan tersebut. Lakukan dengan hati dan pastikan apapun kerjaan yang diberikan harus dituntaskan. Setelah saya melakukan kewajiban itu, orang lain (atasan) akan menilai pantaskah saya untuk duduk di jabatan itu atau tidak.

Berbincang terkait kepemimpinan Ibu di DJPI, prinsip apa saja yang Ibu terapkan ?

Dalam prinsip kepemimpinan, saya sangat setuju dengan semboyan Ki Hajar Dewantara, *ing ngarsa sung tulada, ing madya mangun karsa, tut wuri handayani*. Kalau kita mau memberikan sesuatu hal dan mengharapkan pegawai kita bekerja dengan baik, kita harus tunjukkan dulu kita sebagai pemimpin yang baik karena pemimpin adalah contoh. Walaupun begitu, karena saya juga manusia dan pemimpin juga tidak luput dari kesalahan. Berbicara tentang kepemimpinan saya, saya selalu memberikan kepercayaan kepada pegawai saya sebaik mungkin. Saya juga selalu siap sedia membantu pegawai saya bilamana pekerjaannya terbelang sulit sampai tuntas, karena menurut saya menjadi pemimpin bukan hanya memonitor, namun harus juga siap sedia membantu tentunya karena secara tidak langsung itu menjadi tanggung jawab bidang saya.

Saya punya prinsip, yaitu ketika saya bekerja, saya akan bekerja sebaik-baiknya. Ketika saya sudah diberi tanggung jawab, saya harus menghasilkan yang sebaik-baiknya.

Katanya Ibu pernah jadi wartawan, betul?

Saya pernah di Gramedia Group tepatnya di Tabloid Nova pertama kali sekitar tahun 1997, saya dilatih oleh Arswendo pada saat itu. Sebetulnya saya dilarang keluar, tapi ada yang membuat saya tidak cocok sehingga saya memutuskan mundur. Setelah dari Nova saya ke Vista Media Indonesia Group, kemudian saya pindah lagi ke Humor tapi kemudian Humor keburu dibredel. Kurang lebih dua tahun saya merasakan pengalaman di bidang wartawan tersebut.

Pernah mengawali karir di media dan sekarang menjadi Pegawai Negeri Sipil (PNS), apa perbedaan yang dirasakan?

Masing-masing punya irama kerja yang khas. Dulu waktu jadi wartawan saya harus mengejar target narasumber itu bisa 24 jam, belum lagi kalau acaranya sudah malam. Walaupun begitu, saya tetap sangat menikmati menjadi wartawan karena banyak kenalan. Saya memutuskan untuk menjadi PNS itu saat wisuda, singkat cerita pada saat wisuda ada pemutaran lagu Bagimu Negeri. Nah, di situ saya terpanggil untuk mengabdikan diri saya menjadi Pegawai Negeri Sipil.

Bagaimanakah pandangan Ibu terkait perempuan yang berprofesi sebagai Pegawai Negara Sipil (PNS)?

Dulu kala, orang selalu mencitrakan PNS itu pemalas. Menurut saya itu salah karena kita pun bekerja kadang sampai larut malam, intinya semakin lama kualitas Pegawai Negeri Sipil itu semakin bagus. Untuk PNS perempuan dan laki-laki saat ini tidak ada perbedaan, kalau jenjang karir juga sama. Hal tersebut bisa dibuktikan di lingkungan DJPI ada tiga orang PNS Perempuan yang menjabat sebagai Pejabat Eselon II. Hal terpenting menurut saya, kembali kepada bagaimana kita sebagai pegawai dapat menyelesaikan kewajiban atau pekerjaan.

**Ketika sedang tidak bertugas, aktivitas apa saja yang Ibu sering lakukan?**

Saya suka berenang, olahraga jalan, dan sebelum ada pandemi suka ke *mall*. Namun, dengan kondisi yang sekarang, pergi ke *mall* sudah lagi tidak nyaman. Sekarang saya lebih suka bersih - bersih rumah, bisa seharian tidak selesai - selesai. Untuk ke kantor saya tetap masuk setiap hari, karena saya Sekretaris Direktorat Jenderal, saya berpikir sebagai penanggung jawab urusan "rumah tangganya" DJPI sepertinya tidak memungkinkan untuk *Work From Home* (WFH), jadi ya tetap siaga di kantor.

Apakah rencana Ibu setelah pensiun?

Saya ingin menghabiskan waktu berkumpul bersama keluarga, namun karena tidak ingin aktivitas yang monoton mungkin nanti kalau ada aktivitas sekali-kali masih oke. Walaupun saya belum ada gambaran, yang penting selalu sehat, bisa rapi-rapi rumah, dan olahraga. Sempat terpikir ingin menjadi penulis, tapi belum pernah dimulai.■



LIPUTAN 1

Bergerak Maksimum Soal Air Minum

Provinsi DKI Jakarta merupakan salah satu wilayah prioritas bagi penyediaan layanan air minum oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Tidak hanya DKI Jakarta, wilayah Kabupaten Bekasi, Kota Bekasi dan Kabupaten Karawang juga mendapat perhatian serupa. Kementerian PUPR selaku pengampu sektor air minum, akan membangun Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Regional Jatiluhur I dengan memanfaatkan air baku dari Bendungan Jatiluhur, Jawa Barat untuk melayani ke empat wilayah tersebut.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan SPAM Regional Jatiluhur I akan menyediakan pasokan air minum dengan kapasitas sebesar 4.750 liter/detik. Pasokan air minum tersebut ditargetkan untuk didistribusikan kepada sekitar 380.000 sambungan rumah (SR) atau sekitar 1,9 juta jiwa yang ada di empat wilayah tersebut.



Pembangunan SPAM Regional ini diharapkan dapat meningkatkan cakupan akses aman layanan air minum kepada masyarakat dan juga mengatasi kekeringan ekstrem di musim kemarau.

“Kita niatkan dengan niat yang baik untuk dapat menyelesaikan pekerjaan ini, karena tujuannya sama untuk melayani masyarakat dengan memberikan pasokan air sebesar 4.750 liter/detik. Ini memang masih kurang bagi Jakarta, namun ini sumbangan yang tidak sedikit untuk melayani air bersih dan menjamin kualitas air yang lebih baik,” kata Menteri Basuki.

Tidak hanya untuk mengentaskan kekeringan, proyek SPAM juga membantu pemulihan ekonomi pasca COVID-19. Menteri Keuangan Sri Mulyani Indrawati mengatakan keberhasilan skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) dalam penyediaan air minum perpipaan akan turut meningkatkan akses layak dan akses aman air minum sesuai amanat RPJMN 2020-2024. Saat ini, akses layak air minum baru mencapai 85%, sedangkan akses aman air minum baru mencapai 15%.

“Proyek SPAM ini merupakan salah satu proyek infrastruktur yang sangat penting untuk menyediakan air minum dan air bersih bagi masyarakat, terutama pada saat pandemi seperti ini.”

“Proyek SPAM ini merupakan salah satu proyek infrastruktur yang sangat penting untuk menyediakan air minum dan air bersih bagi masyarakat. Terutama pada saat pandemi seperti ini semakin penting karena merupakan bagian dari membangun ketahanan dan imunitas bagi masyarakat. Kalau dilihat dari manfaat sosial dan ekonominya jelas luar biasa sangat besar, bahkan lebih besar dari biaya investasinya kalau biaya proyek bisa dijaga tata kelolanya dengan baik,” tutur Menteri Keuangan.

Proyek SPAM Regional Jatiluhur I diprakarsai oleh Konsorsium PT Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk, PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, dan PT Tirta Gemah Ripah melalui skema KPBU. Nilai investasinya sebesar Rp1,7 triliun dengan masa kerjasama selama 30 tahun. Konstruksi rencananya akan mulai dilaksanakan pada bulan Agustus tahun 2021 dengan masa pembangunan selama 2,5 tahun dan ditargetkan selesai pada awal tahun 2024.■



LIPUTAN 2

Kolaborasi untuk 1 Juta Rumah Layak Huni

Kementerian Keuangan akan mendukung pembiayaan proyek infrastruktur melalui skema KPBU, khususnya pada sektor perumahan.



Sinergi sudah jadi semacam ruh bagi Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) seperti yang dilakukan PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero) atau PII dan PT Sarana Multigriya Finansial (Persero) atau SMF di sektor Perumahan. Keduanya adalah *Special Mission Vehicles* (SMV), Kementerian Keuangan akan mendukung pembiayaan proyek infrastruktur melalui skema KPBU, khususnya pada sektor perumahan.

Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan, Eko D Heripoerwanto, mengamini sinergi kedua lembaga tersebut dalam sambutannya pada acara Penandatanganan *Memorandum of Understanding* (MoU) antara PT PII dan PT SMF mengenai ruang lingkup Penjajakan Potensi, Pengembangan Pembangunan, Pembiayaan Sektor Perumahan dan Permukiman serta Capacity Building dan Pelatihan terkait KPBU untuk Sektor Perumahan dan Permukiman pada Jumat (26/2) di Capital Palace, Jakarta.

“Pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) ke-4 ini, kita mendapat amanat untuk meningkatkan jumlah rumah tangga yang menempati rumah layak huni. Selain itu, dalam *Major Project* RPJMN ke-4 juga terdapat target pembangunan 1 juta unit rumah susun perkotaan dengan nilai investasi kurang lebih sebesar Rp397,9 triliun,” ungkapnya.



Komitmen bersama dari seluruh *stakeholder* bidang perumahan sangat dibutuhkan untuk target besar ini. Pihak swasta murni akan memenuhi target 500.000 unit, sedangkan, 15.000 unit menggunakan skema KPBU kemudian sisanya pembangunan akan menggunakan alokasi dana Pemerintah (APBN), Pemerintah Daerah (APBD), dana BUMN dan masyarakat.

Senada dengan itu, Direktur Utama PT PII M. Wahid Sutopo menyampaikan bahwa skema KPBU merupakan *innovative financing* yang diupayakan PT PII dan PT SMF untuk mempercepat pelaksanaan dan meringankan beban APBN. Terlebih karena saat ini Pemulihan Ekonomi Nasional akibat pandemi Covid-19 menjadi prioritas utama.

Penandatanganan MoU dilakukan oleh Direktur Utama PT SMF, Ananta Wiyogo, dan Direktur Utama PT PII, Wahid Sutopo, serta disaksikan oleh Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan, Kementerian PUPR. ■

“Kita mendapat amanat untuk meningkatkan jumlah rumah tangga yang menempati rumah layak huni. Selain itu, dalam Major Project RPJMN ke-4 juga terdapat target pembangunan 1 juta unit rumah susun perkotaan dengan nilai investasi kurang lebih sebesar Rp397,9 triliun.”

LIPUTAN 3

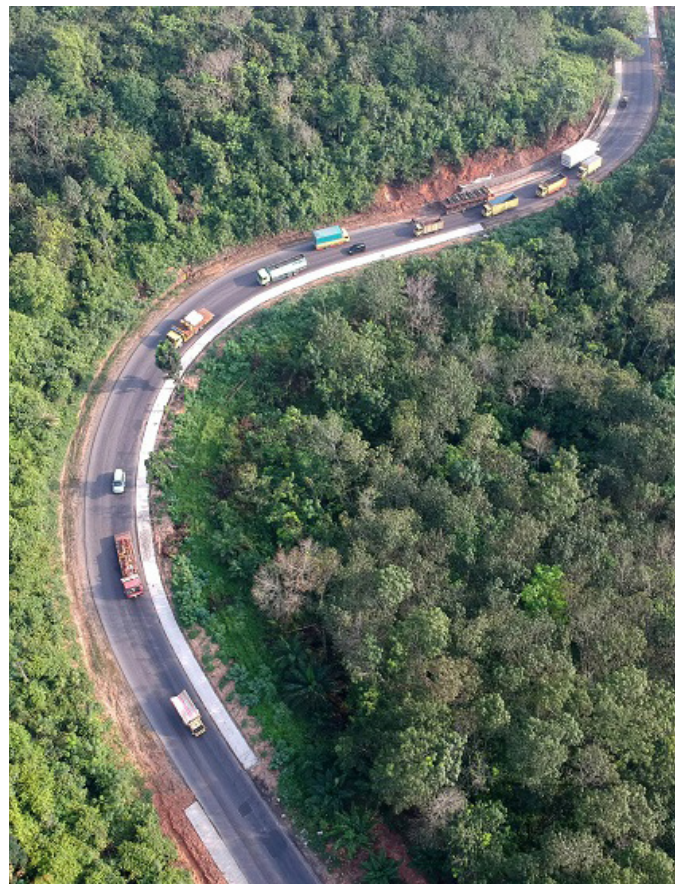
Cermat Memelihara Pencapaian di Tanah Sumatera

Pembangunan infrastruktur menggunakan skema KPBU salah satunya dilaksanakan untuk meningkatkan kualitas layanan jalan nasional di Jalan Lintas Timur (Jalintim) Sumatera Selatan (Sumsel) dan Jalintim Riau, Pulau Sumatera.

Proyek infrastruktur tidak selalu tentang jalan tol atau bendungan. Ruas jalan utama non tol di daerah juga menjadi perhatian Pemerintah. Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) Jalan Lintas Timur (Jalintim) di Pulau Sumatera adalah contoh konkretnya, proyek ini merupakan proyek non tol pertama dengan skema KPBU.

Proyek KPBU Jalintim Sumatera Selatan (Sumsel) mencakup pekerjaan utama preservasi jalan nasional sepanjang 29,87 km dan 14 buah jembatan. Ruas jalan yang ditangani meliputi Jalan Sri Jaya Raya (6,3 km), Jalan Mayjend Yusuf Singadekane (5,2 km), Jalan Letjend H Alamsyah Ratu Perwiranegara (3,15 km), Jalan Soekarno-Hatta (8,32 km), Jalan Akses Terminal Alang-alang (4 km), Jalan Sultan Mahmud Baharuddin II (2,9 km), dan 2 buah Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). Lalu, untuk Jalintim Riau sepanjang 43 km dan rehabilitasi jembatan sepanjang 60 meter meliputi Jalan Simpang Kayu Ara-Batas Kabupaten Palalawan, Jalan Batas Palalawan-Sikijang Mati, dan Jalan Sikijang Mati-Ruas Lago.

Pekerjaan pemeliharaan ini dilaksanakan oleh PT Jalintim Adhi-Abipraya sebagai Badan Usaha Pelaksana. Penjaminannya dilakukan oleh PT Perjamian Infrastruktur Indonesia (Persero). Proyek ini memiliki masa konsesi 15 tahun dengan nilai investasi sebesar Rp644,7 miliar. Proyek ini juga melibatkan investasi Sindikasi Bank Syariah, PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero), dan PT Bank Panin Dubai.



*“Ini merupakan pencapaian yang sangat baik karena tahapan *financial close* dicapai dengan waktu yang relatif cepat yakni sekitar 6 bulan.”*

Kini proyek KPBUs Jalintim Sumsel telah mencapai tahapan penandatanganan perjanjian penjaminan. Kemudian, pada 3 Agustus 2020 lalu, pihak Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK) Jalintim Sumsel sudah mengembalikan pembayaran penjaminan kepada PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia. Lima bulan berselang, tepatnya pada 29 Januari 2021 lalu, Surat Penunjukan Pemenang Lelang KPBUs Jalintim Riau dirilis. Saat ini Badan Usaha Pelaksana (BUP) sedang dibentuk dengan target penandatanganan perjanjian KPBUs pada Maret 2021.

“Ini merupakan pencapaian yang sangat baik karena tahapan *financial close* dicapai dengan waktu yang relatif cepat yakni sekitar 6 bulan. Tentunya ini menunjukkan kualitas penyiapan, struktur, dan transaksi proyek yang baik. Sehingga, dapat memberikan keyakinan bagi perbankan untuk memberikan pembiayaan,” tutur Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Lebih lanjut, Menteri Basuki mengatakan bahwa pemeliharaan Jalintim Sumsel merupakan *pilot project* skema pembiayaan infrastruktur KPBUs non tol. Selanjutnya, KPBUs duplikasi atau penggantian 38 jembatan tipe *Callender Hamilton* akan dilaksanakan di Pulau Jawa. Sedangkan di bagian timur Indonesia, jalan Jayapura-Wamena sekitar 50 km akan dibangun di Provinsi Papua.

Pemerintah, melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), terus mendorong inovasi pembiayaan infrastruktur melalui skema KPBUs. Pembangunan infrastruktur dengan skema KPBUs salah satunya dilaksanakan untuk meningkatkan kualitas layanan jalan nasional di Jalintim Sumsel dan Jalintim Riau, Pulau Sumatera.

Menteri Basuki mengatakan bahwa pembiayaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPBUs memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan APBN.



“Keuntungan bagi swasta adalah pasti lebih menarik karena ada kepastian pengembalian (investasi) ditambah dengan keuntungan adanya ketersediaan layanan, *Availability Payment* (AP). Sementara, keuntungan bagi Pemerintah proyek tersebut akan banyak yang mengawasi. Kalau menggunakan dana APBN yang mengawasi hanya PUPR. Sehingga, tercipta tertib administrasi dan tertib teknis untuk melayani masyarakat lebih baik,” kata Menteri Basuki dalam acara *financial close* Proyek KPBUs AP Jalintim Sumsel dan Penyerahan Surat Pemenang Lelang KPBUs AP Jalintim Riau, di Auditorium Kementerian PUPR, Senin (22/2/2021).

Hadir pada acara tersebut, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian, Dirjen Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan Eko D Heripoerwanto, Dirjen Pengelolaan Pembiayaan dan Risiko Kementerian Keuangan Luky Alfirman, dan Deputi VI Pengembangan Wilayah dan Tata Ruang Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Wahyu Utomo.■



■ Apartemen TOD Samesta Mahata Serpong
Tangerang Selatan, Banten

Apresiasi DJPI kepada Perumnas karena telah membangun Apartemen TOD Samesta Mahata Serpong dengan kualitas produk yang baik dan lokasi yang strategis.



■
Perumahan Bersubsidi Royal Garden
Rangkasbitung Timur, Banten

Keunikan bentuk arsitektur pada atap Masjid As-Salam di tengah Perumahan Bersubsidi Royal Garden sebagai ikon yang memperindah suasana hunian di perumahan tersebut.



■
Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan, Bandung

Proses pembangunan konstruksi.



■
Bendungan Karian
Lebak, Banten

Proses pembangunan Bendungan Karian di tengah keindahan lanskap yang hijau.





LAPORAN UTAMA

Bendungan Bodri: Pengendali Banjir dengan Potensi Ekonomi Mengalir

Wilayah Kali Bodri seakan serba salah, air sungai terbesar di Kendal ini mengairi sawah-sawah. Arusnya pun cukup menghasilkan daya listrik. Tapi ketika air meluap, banjir tak terelakkan.

Menteri Keuangan Sri Mulyani begitu yakin proyek bendungan lewat skema KPBU akan menguntungkan. Tidak hanya pihak Pemerintah, tapi juga pihak swasta yang terlibat dalam proyek. Ani sapaan karibnya, pernah berujar kalau aset negara ini melimpah namun sebagian besar hanya didiamkan saja. Padahal, di negara maju seperti Amerika Serikat, aset milik negara justru menghasilkan untuk negara.

Ia mendorong Indonesia untuk mengaktifkan asetnya. Salah satunya aset bendungan di Kementerian PUPR. Misal, memanfaatkan bendungan tersebut untuk Pembangkit Listrik Tenaga Air (PLTA) dan listriknya nanti dijual. Hasil penjualannya dapat mendorong negara meningkatkan pendapatannya.

“Skema ini harus dikembangkan. Negara bisa mendapatkan manfaat yang lebih besar dari aset-aset yang kita punya,” ujar Direktur Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Sumber Daya Air Kementerian PUPR, Ir. Arvi Argyantoro, M.A., saat diwawancarai secara virtual pada hari Senin (7/3).



■
Ir. Arvi Argyantoro, M.A.

Kali Bodri di Kendal, Jawa Tengah adalah salah satu yang akan dimanfaatkan. Sungai besar tersebut merupakan sumber air untuk pertanian di Kendal. Airnya dapat menjadi penghasil air baku untuk suplai air minum dan potensial untuk layanan listrik. Sayangnya, hingga kini masalah banjir masih menggentayangi wilayah hilir Kali Bodri.

Untuk itu, proyek bernama Bendungan Bodri ini pun dicanangkan guna meningkatkan potensi Kali Bodri sekaligus mencegah terjadinya banjir.

“Bendungan Bodri ini diharapkan dapat meningkatkan ekonomi di wilayah tersebut sampai dengan 7%, sekaligus untuk meningkatkan daya tampung air (pengendalian banjir) yang masih diperlukan oleh Indonesia secara umum dan secara khusus untuk daerah Jawa Tengah,” kata Arvi.





Pembangunan Bendungan ini merujuk pada Peraturan Daerah Kabupaten Kendal Nomor 1 Tahun 2020 mengenai Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kabupaten Kendal Tahun 2011-2031. Telah ditetapkan beberapa alternatif lokasi bendungan, yaitu di Kecamatan Singorojo, Kecamatan Gemuh, Kecamatan Patean, Kecamatan Plantungan dan Kecamatan Sukorejo.

Rencana pembangunan bendungan Bodri ini juga diperkuat oleh Peraturan Presiden Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal-Semarang-Salatiga-Demak-Grobogan, Kawasan Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung dan Kawasan Brebes-Tegal-Pemalang. Dimana cakupan manfaat diperluas, selain untuk pengendalian banjir Bendungan Bodri juga akan dimanfaatkan untuk irigasi dan suplai air baku Kabupaten Kendal.



Pengendali Banjir di Masa Depan

Tak bisa dipungkiri, ancaman banjir di sekitar Bodri adalah buntut dari sejumlah penebangan hutan. Ditambah dengan budidaya lahan yang terus merambah kawasan hutan pada setiap tahunnya. Lalu, bantaran sungai dijadikan permukiman dan dataran banjir dibangun menjadi perumahan ditambah dengan pembuangan sampah ke sungai, pendangkalan alur sungai hingga penurunan muka tanah dan pasang tinggi air laut.

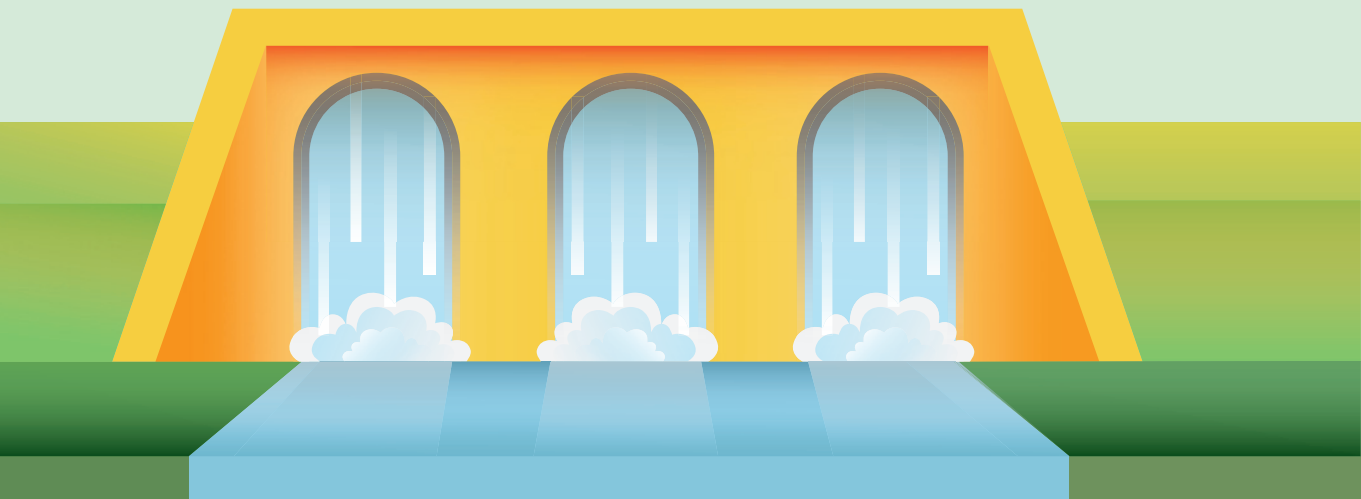
Sementara saat ini, segala prasarana pengendalian banjir yang ada belum mampu berkontribusi banyak dalam mengatasi banjir. Upaya melalui normalisasi sungai dan adanya prasarana tanggul banjir belum efektif.

Arvi menyebut, nantinya bendungan ini akan mampu mereduksi banjir hingga 10,23%. Seperti diketahui, masyarakat Kendal khususnya di daerah Pantai Utara masih dibayangi oleh ancaman banjir.



“Adanya bendungan tersebut nanti air yang biasanya meluap sampai keluar itu (banjir) akan dibendung di bendungan dan akan tertampung di situ. Hal ini dapat menampung distribusi puncak dari banjir sehingga nanti keluarnya tidak banyak,” ungkapnya.

Badan Bendungan Bodri ini didesain untuk mencapai ketinggian 73,5 meter yang berarti bendungan akan memiliki volume tampung hingga mencapai 41,70 juta m³.

**Geliat Ekonomi Berbasis Masyarakat**

Tak hanya menjadi ikhtiar dalam mengatasi problema banjir di Kabupaten Kendal. Bendungan Bodri ini akan memberikan sejumlah manfaat ekonomi untuk masyarakat, melalui pemaksimalan potensi yang sudah ada sebelumnya.

Arvi mengatakan, saat ini Kali Bodri memang sudah menjadi sumber irigasi untuk pertanian setempat. Sayangnya, layanan irigasi ini belum mencapai intensitas tanam pada daerah irigasi Bodri yang ditargetkan mencapai 300%. Alasannya karena masih terbatasnya pasokan air saat musim kemarau datang. Sehingga, saat ini daerah irigasi Bodri intensitas tanamnya baru mencapai 263%.

“Adanya bendungan tersebut nanti air yang biasanya meluap sampai keluar itu (banjir) akan dibendung di bendungan dan akan tertampung di situ. Hal ini dapat menampung distribusi puncak dari banjir sehingga nanti keluarnya tidak banyak”.

“Memang kalau bicara di daerah tersebut untuk irigasinya sendiri memang belum optimal. Jadi, untuk meningkatkan itu salah satunya memberikan layanan irigasi. Di daerah sana akan ada sekitar 8.665 hektar sawah nanti,” paparnya.

Bendungan Juwero yang berada cukup jauh di hilir akan menjadi tempat Bendungan Bodri melayani kebutuhan untuk irigasi tersebut.

Selain untuk kebutuhan irigasi, bendungan ini akan menyokong kebutuhan air baku untuk air minum masyarakat. Air minum ini akan disalurkan ke rumah tangga, tempat ibadah, sekolah, panti, instansi pemerintah, dan lainnya. Targetnya direncanakan mencapai 120 liter/orang/hari.

“Bendungan itu fungsinya sebagai irigasi, kemudian untuk air baku, dan kemudian apabila memungkinkan ada untuk PLTA jadi *micro hydro*,” ucapnya.

Di luar untuk kebutuhan pemanfaatan air bagi pertanian dan masyarakat, Arvi menyebut ada potensi baru berupa peningkatan layanan listrik. Saat ini, kebutuhan energi listrik terus mengalami peningkatan pada setiap tahunnya. Kebutuhan listrik di Kabupaten Kendal sendiri saat ini masih mengandalkan pasokan PLN melalui jaringan listrik Jawa-Bali.

Bila peluang ini bisa diwujudkan, Bendungan Bodri dicanangkan mampu menghasilkan daya listrik mencapai 3,24 mega watt. Mengingat terdapat *head* sebesar 43 meter dan debit pengeluaran sekitar 9,0 m³/detik di pembangunan Bendungan Bodri ini.

“Untuk listrik, kemarin kita sudah melakukan apa yang disebut sebagai kajian awal prastudi kelayakan atau biasa disebut sebagai *Outline Business Case* (OBC). Jadi, KPBU harus menyusun itu dulu untuk listrik bisa menghasilkan 3,24 mega watt,” ujarnya.

Mulai
2024

Beroperasi
2030

Kedepannya, pasokan listrik ini juga akan mendukung rencana dibangunnya kawasan industri. Kawasan ini akan dipusatkan di daerah Kedung Sepur.

Per Desember kemarin, Kementerian PUPR sudah melakukan *market sounding* kepada calon investor atau badan usaha. Beberapa perusahaan menyampaikan *Letter of Intent* (LoI) pertama, diantaranya PT Krakatau Engineering, Sinohydro Corporation Limited dari Tiongkok, serta ada 3 perusahaan dari Indonesia lainnya, yaitu PT Waskita Karya (Persero) Tbk, PT Adhi Karya (Persero) Tbk, dan PT Brantas Energi.

Untuk tahun ini, Pemerintah sedang fokus pada penyusunan *Final Business Case* (FBC) yang akan dilanjutkan dengan proses pelelangan. Dalam prosesnya, calon investor dipertimbangkan dari segi rancangan dan eksekusi pembangunannya. Pemerintah menargetkan pembangunan Bendungan Bodri akan mulai konstruksi sekitar tahun 2024 dan beroperasi pada awal 2030 nanti.■

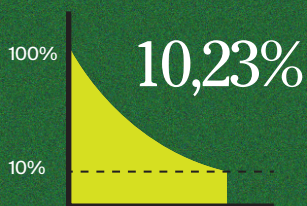


Bendungan Bodri

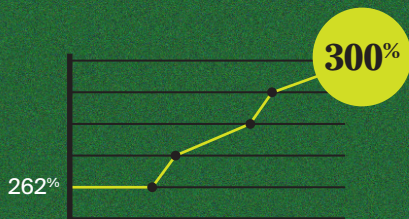
Bendungan Bodri merupakan program rencana induk di kawasan Kendal—Kota Semarang—Kota Salatiga—Demak—Grobogan (Kedungsepur). Pembangunan ini akan mendorong sektor pertanian yang merupakan sektor unggulan melalui suplai air irigasi.



- Membantu Pertumbuhan Ekonomi Provinsi Jawa Tengah



- Mereduksi debit banjir Kali Bodri

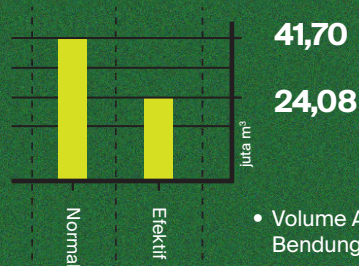


- Meningkatkan Intensitas Tanam



0,497 m³/s

- Menyediakan Suplai Air Baku RKI Kab. Kendal



- Volume Air Bendungan Bodri

8.665 ha

- Menyediakan Suplai Air Irigasi



Poin Menguntungkan Bagi Investor



Badan Usaha memperoleh suku bunga pinjaman yang lebih rendah.



Menggunakan prinsip *profit-oriented* bagi Badan Usaha.



Pengembalian skema KPBU Bendungan Bodri menggunakan skema *Availability Payment* (AP).



Badan Usaha dimungkinkan untuk melakukan inovasi.

Badan Usaha yang Telah Menyampaikan *Letter of Intent*



PT. Krakatau Engineering



PT. Waskita Karya Infrastruktur



Sinohydro Corporation Ltd.



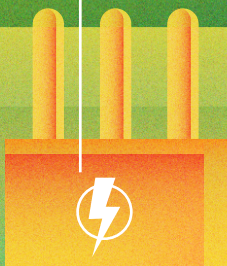
PT. Brantas Energi



PT. Adhi Karya

Pembangkit Listrik
Tenaga Minihidro

3,24 MW



OPINI

Perlukah Perlindungan Masyarakat Terkena Dampak Proyek KPBU?

Dinamika melaksanakan pembangunan infrastruktur yang intensif berpotensi memunculkan manfaat namun berpotensi juga menimbulkan berbagai dampak dari kegiatan tersebut terhadap konsumen.

Keberhasilan pelaksanaan pembangunan yang dilaksanakan dikaitkan dengan sejauh mana sasaran proyek (tepat waktu, mutu dan biaya) dapat terpenuhi. Dengan melakukan identifikasi efek dari pembangunan dimaksud, baik yang bersifat positif maupun negatif diharapkan tujuan pembangunan infrastruktur khususnya terhadap masyarakat yang terkena efek pembangunan dapat terwujud.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pasal 1 ayat (1) menyebutkan:

“Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen”

“Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/ atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”

Pengertian umum konsumen adalah pengguna akhir dari suatu barang/ jasa. Kata ‘konsumen’ berasal dari bahasa Inggris, yaitu ‘consumer’ yang artinya adalah setiap orang yang menggunakan atau mengonsumsi suatu produk (barang/ jasa).

Pengertian konsumen dalam pemahaman penyelenggaraan infrastruktur di lingkup Pekerjaan Umum, yaitu masyarakat yang memanfaatkan pelayanan infrastruktur tersebut yang lebih bersifat ‘transaksional’.

Sedangkan pengertian **‘Masyarakat terkena efek’**, yaitu masyarakat yang terpengaruhi kehidupannya akibat pembangunan fisik infrastruktur tersebut secara langsung yang mempengaruhi sisi sosial maupun ekonomi.

Dari pemahaman tersebut, maka keduanya baik itu konsumen maupun masyarakat terkena efek memiliki solusi penanganan risiko pada masing-masing.

1

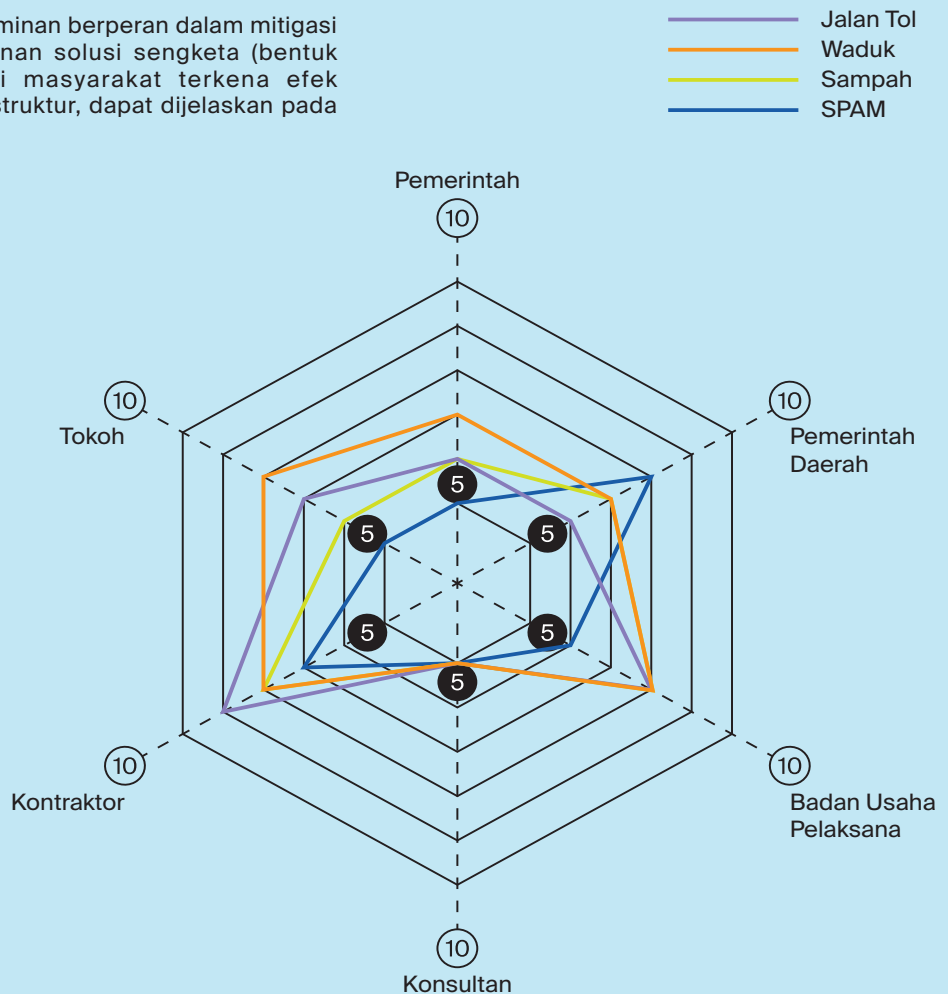
Untuk konsumen infrastruktur perlu diformulasikan perlindungan terhadap risiko-risiko yang kemungkinan dapat terjadi dalam pembangunan infrastruktur itu sendiri, dengan mekanisme aturan yang telah diatur dalam undang-undang perlindungan konsumen.

2

Untuk masyarakat terkena efek, perlindungan diatur dalam Dokumen Amdal Proyek yaitu diatur pada dokumen Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL) yaitu rencana tindak lanjut untuk mengelola dampak penting yang ditimbulkan akibat proyek, serta pada dokumen Rencana Pemantauan Lingkungan (RPL).

Bentuk perlindungan konsumen maupun masyarakat terkena efek dari pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan melalui KPBU itu dibedakan berdasarkan jenis infrastruktur itu sendiri, karena masing-masing memiliki karakter dan proses yang berbeda dalam penanganannya.

Pihak-pihak yang dominan berperan dalam mitigasi risiko dan penanganan solusi sengketa (bentuk perlindungan) bagi masyarakat terkena efek pembangunan infrastruktur, dapat dijelaskan pada ilustrasi berikut:



Ilustrasi ini secara spesifik belum mengatur sanksi pelanggaran mitigasi risiko terhadap kegiatan pembangunan Undang-Undang tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup (UUPPLH) lebih menekankan wajib AMDAL dan sanksi terhadap pelaku pembangunan yang tidak menyusun Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). Hal ini lemah untuk memayungi perlindungan terhadap masyarakat yang terkena efek pembangunan infrastruktur.

Pengaturan mitigasi risiko terhadap masyarakat terkena efek pembangunan infrastruktur merupakan klausul penegasan penanganan risiko dalam dokumen AMDAL yang diatur oleh UUPPLH, perlu diatur secara rinci prediksi risiko yang akan ditimbulkan dari pembangunannya. Pengaturan mitigasi risiko terhadap masyarakat terkena efek pembangunan infrastruktur **dapat dijadikan klausul dalam surat perjanjian kerjasama (SPK)** antara pemerintah dengan Badan Usaha Pengelolaan Infrastruktur. ■

SIMPUL KPBU

Bird's Eye View: Performa Indonesia dalam Arena KPBU di Dunia

■ Denik Haryani, ST, M.Sc

Jafung Analis Anggaran Ahli Muda
Sub Koordinator Bidang Tugas
Strategi Pembiayaan

Dalam ekonomi makro, investasi berperan sebagai salah satu komponen dari pendapatan nasional yaitu PDB atau *Gross Domestic Product* (GDP). Investasi berkorelasi positif dengan PDB atau pendapatan nasional, jika investasi naik, maka PDB akan naik. Begitu juga sebaliknya, saat investasi turun maka PDB akan ikut turun (Sugiarto, 2019). Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) sebagai salah satu skema investasi yang menjadi andalan pemerintah saat ini, turut berperan dalam meningkatkan angka PDB. Hal ini karena KPBU dapat meningkatkan kualitas dan akses ke layanan infrastruktur. Dalam studi yang dilakukan oleh Asian Development Bank pada tahun 2018, secara jangka panjang, KPBU dapat menjadi *tools* yang signifikan untuk mengurangi angka kemiskinan di negara-negara berkembang, seperti halnya di Indonesia.

Target pembangunan infrastruktur bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang tercantum dalam visum Kementerian PUPR 2030 mengindikasikan adanya kebutuhan investasi pada periode 2020-2024 sebesar Rp2.058 triliun sementara alokasi APBN yang sebesar Rp623 triliun,

Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) turut berperan dalam meningkatkan angka Produk Domestik Bruto (PDB) ini. Mengingat KPBU dapat meningkatkan kualitas dan akses ke layanan infrastruktur.

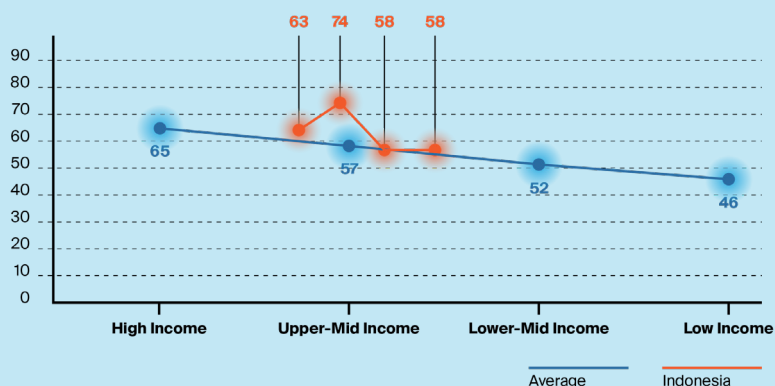
sehingga masih terdapat *funding gap* sebesar Rp1.435 triliun yang direncanakan untuk dipenuhi melalui skema KPBU (Rencana Strategis Kementerian PUPR 2020-2024). Melihat rencana Pemerintah yang cukup ambisius dalam memberikan porsi pembiayaan swasta yang begitu besar dalam mencapai target pembangunan infrastruktur, perlu dicermati posisi Indonesia saat ini dalam menyiapkan dan menjalankan KPBU. Pertanyaan mendasar adalah sudah sebaik apa Pemerintah Indonesia dalam menjalankan KPBU?

Dalam pelaksanaan KPBU, terdapat tahapan yang harus dilalui yaitu mulai dari tahap perencanaan, penyiapan, transaksi, hingga pelaksanaan perjanjian kerjasama. Kapasitas

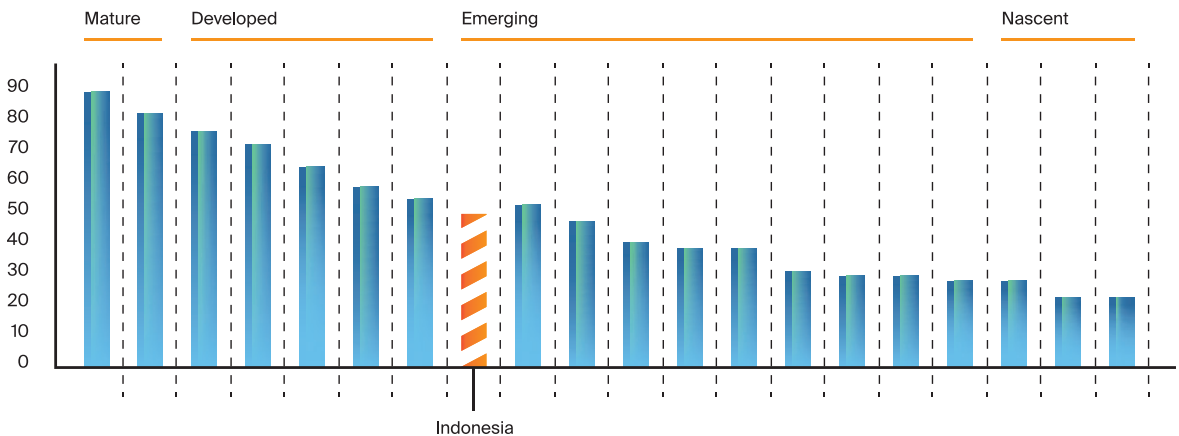
sumber daya manusia (SDM) dalam melaksanakan setiap tahapan tersebut merupakan faktor kunci dalam menentukan keberhasilan KPBU, yang pada akhirnya dapat menumbuhkan ekonomi suatu negara. Semakin baik kelembagaan dan kapasitas SDM sebagai insan pelaksana KPBU maka semakin tinggi angka GDP yang dihasilkan yang pada akhirnya berkorelasi menumbuhkan tingkat ekonomi suatu negara (Lee et al, 2018).

Pelaksanaan KPBU di Indonesia sebenarnya sudah dimulai lebih dari dua dekade yang lalu dengan sektor jalan tol dan ketenagalistrikan sebagai sektor perintis. Berbagai peraturan tentang KPBU sudah diterbitkan dalam rentang waktu

Hasil Penilaian Pelaksanaan KPBU Setiap Tahapan
(Lee et al., 2018)



Peringkat Kesiapan KPBU Berbagai Negara (The Economist Intelligence Unit, 2014)



tersebut, Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur sebagai peraturan terkini yang dipedomani oleh Pemerintah.

Dalam hal kesiapan menjalankan KPBU, Indonesia mendapatkan skor 53,5 dari total 100 dan menempati peringkat 9 dari 21 Negara yang dievaluasi (The Economist Intelligence Unit, 2014). Indonesia dalam hal ini dikategorikan dalam kelompok pasar KPBU berkembang (*emerged*). Pada kelompok tersebut dapat dilihat bahwa Indonesia menempati peringkat kedua dalam kelompoknya. Performa Indonesia dapat dinilai cukup baik dibandingkan negara-negara lain dalam kategori kelompok yang sama dan masih dibutuhkan upaya lebih besar agar dapat dikategorikan sebagai negara dengan kategori pasar KPBU yang sudah berkembang (*developed*). Apabila dilihat secara regional, Indonesia merupakan negara kedua terbaik di Asia Tenggara setelah Filipina, dalam hal kesiapan pelaksanaan KPBU.

Untuk mencermati lebih jauh kinerja pelaksanaan KPBU di Indonesia, dalam kajian yang lebih terkini, Bank Dunia mengevaluasi bahwa dari rentang 0–100, Indonesia memperoleh skor 63 pada tahap penyiapan, skor 74 pada tahap transaksi, skor 58 pada tahap

pelaksanaan perjanjian, serta skor 58 dalam menerapkan proyek KPBU atas prakarsa badan usaha (*unsolicited project*). Kajian tersebut dilakukan terhadap 135 negara di dunia dan Indonesia dalam hal ini termasuk dalam kategori negara dengan pendapatan menengah-keatas (*upper-middle income*).

Dari segi penyiapan dan transaksi KPBU, Indonesia memperoleh nilai lebih tinggi dibandingkan nilai rata-rata negara lain pada kelompok negara dengan pendapatan yang sama, yang menandakan bahwa proses penyiapan maupun transaksi KPBU sudah cukup baik, bahkan skor penyiapan KPBU di Indonesia telah sama dengan rata-rata nilai yang diperoleh oleh kelompok negara dengan pendapatan tinggi (*high income*). Namun pada tahap pelaksanaan perjanjian kerjasama dan penerapan *unsolicited project*, Indonesia berada di bawah nilai rata-rata sehingga peningkatan performa KPBU secara khusus perlu difokuskan pada kedua hal tersebut.

Dengan menganalogikan performa pelaksanaan KPBU di Indonesia juga merepresentasikan performa dari pelaksanaan KPBU bidang PUPR, maka upaya meningkatkan kinerja pelaksanaan KPBU dapat lebih difokuskan pada tahap pelaksanaan perjanjian kerjasama, pelaksanaan KPBU *unsolicited*, kemudian diikuti dengan penguatan

pada sisi penyiapan dan transaksi. Namun perlu dicermati bahwa selain tantangan untuk meningkatkan kapasitas SDM Pemerintah dalam menangani KPBU, kita juga berpacu dengan waktu, dimana seluruh target pembangunan infrastruktur harus dipenuhi dalam rentang tahun 2020 hingga 2024. Dalam *benchmark* sederhana yang dilakukan untuk melihat berapa lama proses penyiapan KPBU untuk 1 proyek di Kementerian PUPR, diketahui bahwa dalam menyiapkan studi untuk 1 proyek secara rata-rata membutuhkan waktu penyiapan minimal 2 tahun.

Melihat fakta-fakta dari berbagai studi tersebut, menjadi hal yang mutlak bahwa peningkatan kelembagaan dan kapasitas SDM dalam menangani proyek KPBU perlu diutamakan, sejalan dengan prioritas proyek KPBU agar target pembangunan infrastruktur yang bersumber dari pembiayaan swasta dapat dipenuhi sesuai target. Terlebih karena pada saat ini, investasi melalui skema KPBU di Indonesia baru berkontribusi sebesar 0,4% dari angka GDP dan secara umum sebesar 90% penyediaan infrastruktur di dunia masih bersumber dari dana anggaran Pemerintah (Lee et al., 2018).■

Sumber:

1. The Economist Intelligence Unit. 2014. The 2014 Infrascope Index and Report. London.—2. Lee et al., 2018. Deriving Macroeconomic Benefits From Public–Private Partnerships In Developing Asia.—3. The World Bank, 2018. Procuring Infrastructure Public–Private Partnerships.—4. Sugianto, 2019. Investasi dan Indonesia Maju. https://setneg.go.id/baca/index/investasi_dan_indonesia_maju (Diakses pada 11 Maret 2021).



■
Tol Trans Jawa
Foto Oleh: M Joko Apriyo Putro



SUDUT PANDANG

Kejar Pembangunan Infrastruktur dengan KPBU

Pembangunan infrastruktur sebuah negara berkembang bak pekerja muda yang punya keinginan membangun rumah impian sendiri. Padahal sudah menabung sekian tahun, namun tak kunjung mendapatkan rumah tersebut. Kerap terkendala waktu dan kondisi keuangan.



Pembangunan Tol
Foto: Diah Mahendra

Infrastruktur sebagai kebutuhan dasar, seringkali dinilai sebagai proyek ambisius sebuah masa pemerintahan. Skema KPBU memungkinkan pembangunan diemban merata ke tiap generasi pengguna. Perhitungan urgensi bagi kepentingan umum menjadi kunci.

Analogi itu disampaikan Direktur Pengembangan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan (PUPR), Dr. Ir. Herry Trisaputra Zuna, SE, MT. Menurutnya, skema pembangunan infrastruktur di Indonesia sebelumnya terlalu bertumpu pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sehingga, banyak proyek yang telah direncanakan puluhan tahun tidak dapat diwujudkan karena pendanaan yang terbatas.

Kembali ke analogi sebelumnya, Herry menyebut anak muda takut punya rumah bukan karena tidak punya uang. Mereka seperti itu karena tidak menyadari nilai potensi dirinya di masa depan.

“Belum punya rumah karena uangnya belum cukup? Nanti kan belum cukup juga? Kan sebenarnya uangnya itu ada tapi tidak pada waktu yang sama. Kalau besok gaji *ngga*? dan waktu mendatang juga gaji kan?” ujar Herry saat diwawancara pada Selasa (16/3) oleh redaksi VFM.

Padahal, banyak alternatif lain yang bisa ditempuh daripada menunggu uang terkumpul secara penuh. Herry kembali memberi analogi, peran ‘orang tua’ sebagai pendukung sekaligus penjamin dalam skema. Dalam banyak kasus orang tua akan mau menolong anaknya agar dapat berkembang. Contohnya, memberi bantuan terkait pembiayaan dan pendanaan agar anaknya bisa mandiri dan memiliki rumah sendiri. Bisa dengan mendanai uang muka atau menjadi penjamin atas alokasi pembangunan rumah tersebut atau apabila sewaktu-waktu cicilan selanjutnya tidak dapat dipenuhi dari penghasilan anak.

Begitupun dengan pembangunan infrastruktur di Indonesia. Skema KPBU seperti halnya skema kepemilikan rumah. Dimana dalam analogi tersebut, gaji adalah sumber pendanaan sedangkan pinjaman bank merupakan bentuk pembiayaan. Lalu, uang muka sama dengan *Viability Gap Fund* (VGF) dalam KPBU.

Seperti kita tahu, akselerasi pembangunan infrastruktur terus digenjot pada era Pemerintahan Presiden Joko Widodo. Namun rasanya mustahil bila pembangunan hanya bertumpu pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

Untuk itu, pemerintah perlu menyiasatinya dengan skema-skema lain. Salah satunya dengan menggandeng swasta dalam proyek pembangunan infrastruktur. Skema kerjasama pembangunan akan melibatkan pihak swasta atau *Public Private Partnership* (PPP) atau biasa dikenal dengan sebutan Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

KPBU sering didefinisikan sebagai kerjasama antara Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum. Kerjasama ini mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri, Kepala Lembaga, Kepala Daerah, BUMN, atau BUMD. Dimana, sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

Mantan Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) ini juga mengatakan pergeseran dari skema tradisional menuju pelibatan pihak swasta memiliki beberapa kelebihan. Terutama dalam segi waktu dan *delivery*.

Pendanaan yang terbatas menyebabkan waktu penyelesaian proyek akan lebih lama, yang berimbas pada biaya operasional pengguna yang lebih besar.

Pihak swasta jelas berorientasi pada keuntungan, sehingga proyek harus memberikan kepastian dan menguntungkan bagi swasta. Namun Pemerintah dalam skema ini pun menetapkan standar pelayanan yang harus dipenuhi oleh badan usaha, bahkan dapat terkena penalti bilamana tidak terpenuhi. Hal ini akan menciptakan pelayanan yang lebih baik bagi masyarakat.

“Serasa publik tapi melibatkan swasta. Swasta kan kepentingannya *profit*, tapi dalam skema ini mempunyai aturan dan nilai-nilai sendiri jadi semacam menjalankan fungsi Pemerintah tapi dibayar,” jelas Herry.

Ada beberapa skema KPBU yang dapat dilakukan sebagai alternatif pembangunan infrastruktur. Contohnya *Build Operate Transfer* (BOT), yakni bentuk pendanaan proyek saat entitas swasta menerima konsesi untuk mendanai, merancang, membangun, dan mengoperasikan suatu fasilitas publik. Contohnya, dalam pembangunan jalan tol, nantinya nilai pembiayaan dapat dikembalikan lewat tarif yang dibebankan kepada pengguna jalan tersebut.

Kemudian ada pula skema pembayaran atas ketersediaan layanan atau *Availability Payment* (AP). Contoh skema KPBU-AP dapat diterapkan dalam proses pembangunan jalan non tol. Melalui skema KPBU AP, pembangunan jalan dapat dinikmati dimuka bahkan sebelum pembiayaan. Dulu, negara harus menunggu kecukupan alokasi APBN dalam pembangunan jalan. Setelah ada KPBU AP, swasta akan mendanai dulu dan nantinya pembiayaan akan dikembalikan sesuai dengan ketersediaan APBN.

Herry menilai skema KPBU AP cenderung lebih adil untuk tiap generasi. Pembiayaan infrastruktur nanti akan bergantung kepada generasi yang menggunakan sarana tersebut. Mengingat APBN yang bersumber dari pajak.

“Nanti tinggal generasi yang pakai yang bayar sesuai dengan pajak. Pajaknya bukan pajak sekarang tapi pajak nanti. Kalau sekarang kan gini, prinsip orang tua, ‘uang saya mati-matian untuk anak’. Kalau KPBU itu ada kontribusi antar generasi,” jelas Herry.



■
Dr. Ir. Herry Trisaputra Zuna, S.E., M.T.



Namun sebelum menggunakan skema KPBU, hal terpenting yang perlu digarisbawahi adalah aspek kebutuhan dan urgensi. Ia mewanti-wanti penggunaan skema ini wajib sesuai terhadap kebutuhan pembangunan infrastruktur itu sendiri.

“Jangan sampai latah dalam menggunakan skema KPBU,” hiraunya. Sebab akan berimbas kepada pengembalian pembiayaan dan pemanfaatnya dari proyek tersebut.

Untuk itu, perlu perencanaan matang sebelum memilih skema KPBU. Selama proses perencanaan, riset kebutuhan (*demand survey*) penting dilakukan. Hasil riset dapat membantu kalkulasi *revenue* yang tepat. Sehingga, pembangunan pun akan lebih terukur dengan detail. Melalui riset, diperoleh struktur yang terbaik sehingga mengurangi risiko dan memberi kepastian *value for money* dari proyek yang dikerjasamakan dengan badan usaha.

Hal lain yang wajib disiapkan oleh pemerintah saat merencanakan KPBU adalah jaminan investasi. Bagaimana Pemerintah menyiapkan kenyamanan investasi untuk badan usaha yang telah menggelontorkan dana dan

melaksanakan pembangunan. Oleh karena itu, dibentuklah BUMN bernama PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII). BUMN itu dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 35 Tahun 2009 untuk berperan aktif memberikan jaminan tersebut.

“Ada yang namanya PII yang menjamin risiko politik, kalau nanti tarifnya *nggak* disesuaikan, maka langsung dibayar oleh PII. Nah, itu semua untuk membuat badan usaha itu yakin kalau investasinya pasti kembali. PII menjamin kalau Pemerintah telat membayarkan, akan langsung dibayarkan, nanti PII tinggal *nagih* ke Pemerintah,” tegas Herry.

Saat ini, stok infrastruktur terhadap PDB Indonesia baru terealisasi sebesar $\pm 40\%$. Masih jauh dari rata-rata dunia yang berada di angka 70%. Herry berharap dengan menggunakan skema KPBU, dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi pembangunan infrastruktur. Sehingga, Indonesia dapat mengejar keteringgalannya dari negara lain. ■

CERITA MEREKA

Sebuah Kisah Bernama Rumah



Mimpi memiliki rumah idaman bukan perkara mimpi semalam. Pak Tukino sudah membayangkannya selama 9 tahun. Bagaimanapun, rumah sendiri tentu saja lebih aman dan nyaman.

Pak Tukino adalah perantau asal Gunung Kidul, Yogyakarta. Ia hijrah ke Jakarta sekitar tahun 1998, pasca krisis moneter. Setelah menikah di tahun 2010, Pak Tukino dan istrinya, Bu Dwi, rutin mencari informasi tentang rumah.

“Tahun 2010-an (saya) nikah. Nah, mulai tuh pengen punya rumah sendiri tapi *down payment*-nya nggak ada jadi muter-muter cari kemana-mana. Eh, tahun 2016 ketemu,” kenang Pak Tukino saat diwawancarai VFM, Rabu (16/3).

Pasangan ini semula menempati kontrakan di daerah Ciputat, Tangerang Selatan. Sayangnya, biaya kontrakan berangsur melambung setiap tahun. Berawal dari Rp400.000 per bulan lalu naik berkala sampai ke angka Rp900.000 per bulan di tahun ke-5, biaya itu belum termasuk biaya listrik sementara penghasilan keduanya saat itu di bawah UMR. kenaikan biaya Rp500.000 tersebut tentu saja cukup berat.

Namun usaha membeli rumah tidak berhenti, Bu Dwi sempat memohon bantuan pada atasannya untuk pengajuan KPR saat masih bekerja sebagai buruh pabrik. Pernah satu kali Pak Tukino dan Bu Dwi juga sempat ingin membeli rumah di kampung halamannya, Yogyakarta. Tapi, pengajuan rumah tidak bisa diterima karena keduanya tidak memiliki rekening koran.

“Kalau kontrakan kan naik terus, kalo ini cicilannya tetap jadi lebih enak.”

“Soalnya kan dulu pernah mau *ngambil* rumah, tapi di Jawa dan harus pakai rekening koran. Padahal gajinya dulu *nggak* transfer tapi *cash*,” ujar Bu Dwi.

Di tahun 2016, Bu Dwi mendapat informasi tentang KPR Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP) lewat laman Facebook. Setelah berkontak dengan tim pemasarannya, mereka mengunjungi lokasi perumahannya di Grand Mulia Kali Suren, Kabupaten Bogor untuk memastikan. Akhirnya, Pak Tukino yakin untuk mendaftar program KPR tersebut.

“Waktu itu *down payment*-nya Rp37 juta tapi bisa dicicil selama setahun,” kisah Pak Tukino yang berprofesi sebagai *driver* ojek *online*.

Kini, sudah dua tahun berselang sejak Pak Tukino mulai tinggal di rumah tersebut. Tepatnya pada tanggal 4 Desember 2018, rumah tapak tipe 29/84 dengan masa subsidi selama 20 tahun tersebut resmi ditinggali oleh keluarga Pak Tukino.

Pasangan dengan satu anak ini bersyukur bisa membeli rumah lewat KPR FLPP. Setiap bulan, mereka rutin menyisihkan uang untuk cicilan bulanan.

“Kalau kontrakan kan naik terus, kalo ini cicilannya tetap jadi lebih enak,” ucap Bu Dwi.

Walaupun keduanya mengaku harus tetap menyisihkan tabungan untuk membuat dapur di rumah baru. Lingkungan rumah yang aman dan air tanah yang bersih jadi nilai tambah perumahan tersebut.

“Tanahnya bukan tanah urukan soalnya, kebanyakan kan tanahnya tanah urukan rawa. Airnya (di sini) bagus,” ungkapnya.

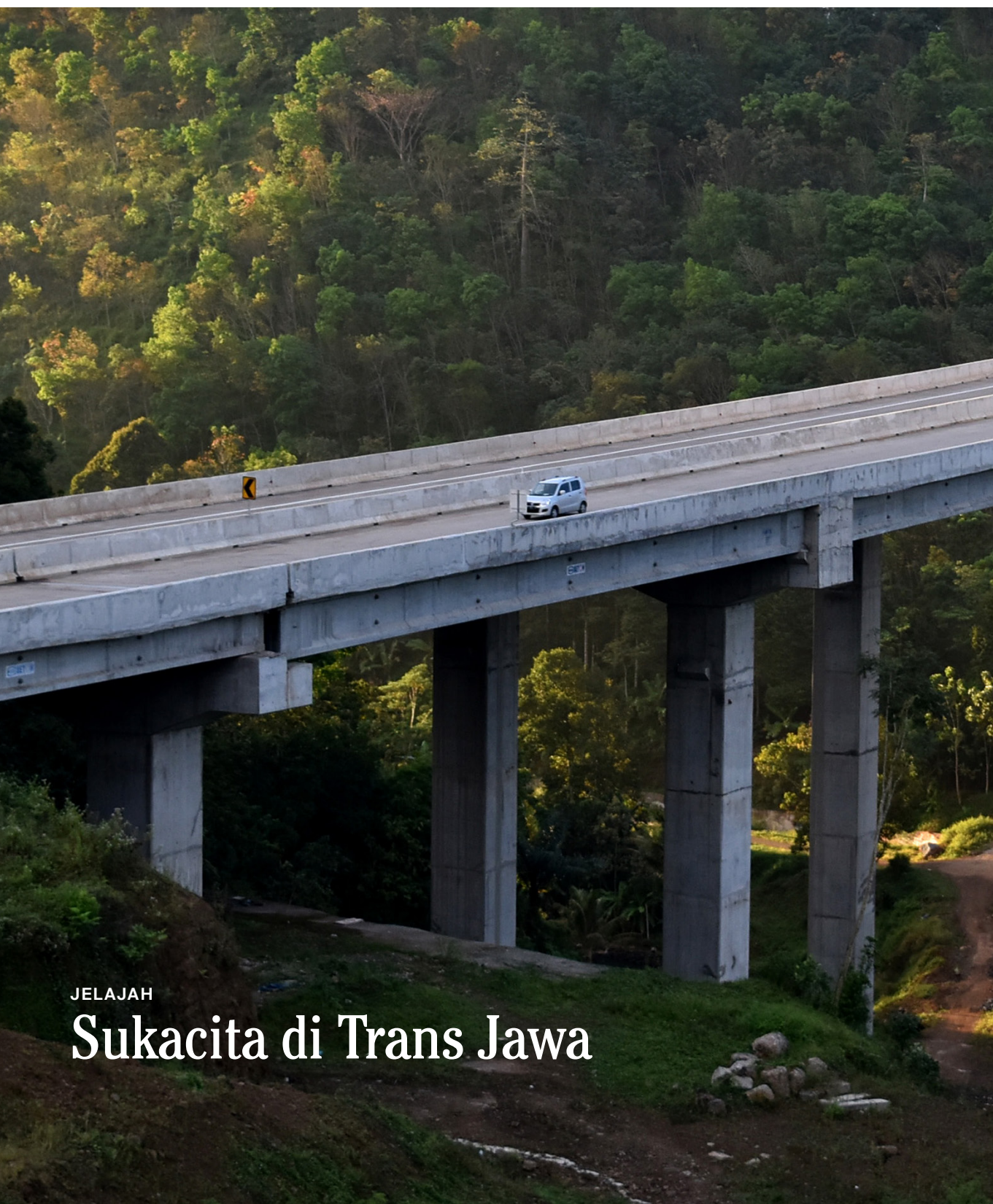
Bergelut selama Pandemi

Bu Dwi, sebelumnya berprofesi sebagai buruh pabrik bakso di Ciputat, Tangerang Selatan. Kini belum mendapat panggilan kerja lagi sejak pandemi. Pabrik tempatnya bekerja menerapkan efisiensi jumlah karyawan. Namun tak habis akal, Bu Dwi mulai memasak di rumah dan menjajakannya secara *preorder*.

“Kita buka *preorder* buat menu besok, besok pagi kita masak nanti suami sambil narik nganter pesanan. Bawa ke Ciputat,” ungkap ibu dari anak berumur 9 tahun ini.

Dampak pandemi juga mendera Pak Tukino. Ia beralih dari menjemput penumpang reguler ke jasa antar paket dan makanan selama pandemi.

“Karena lagi Corona saya *nggak* bawa orang, saya main paket. Makanya jam 8 atau jam 9 sudah berangkat. Jadi, ramenya menjelang makan siang. Jam 11-an mulai banyak paket. Nanti agak siang mulai orang makan,” pungkasnya.■



JELAJAH

Sukacita di Trans Jawa



Melintas dari Blitar ke Jakarta menggunakan mobil sebelum tahun 2018 rasanya begitu melelahkan. Perjalanannya hampir memakan waktu 23 jam, belum termasuk istirahat sejenak di tengah perjalanan. Itu pula yang ada di benak Sandi jika bukan karena perjalanan bisnis mungkin ia enggan berkemudi selama hampir seharian penuh.

Sandi Winata adalah seorang pemilik *production house* bernama Fre Media. Kantor pusatnya berada di Surabaya, Jawa Timur sedangkan kantor cabangnya ada Bali dan Jakarta. Perjalanan bisnis antar tiga kota ini tak terelakkan oleh Sandi. Selain perjalanan bisnis, ia juga rutin pulang kampung ke Blitar, Jawa Timur. Untungnya, sejak Tol Trans Jawa dibuka di tahun 2018, durasi perjalanan terpendek setengahnya.

“Kalau lewat bawah tuh pernah sebelum ada tol dari Blitar ke Jakarta hampir 24 jam termasuk *rest* dan lain-lain cuma ga sampai nginep. Seharian sama ayah dulu. Cuma kalo naik tol, mau langsung ya paling berhenti-berhenti sedikit di *rest area* paling 12-13 jam *udah sampe* kayak motong separuh *banget*”, kisah Sandi saat diwawancarai VFM pada Jumat, (19/3).

Bagi Sandi, Tol Trans Jawa memberikan alternatif biaya yang lebih murah. Perjalanan Jakarta-Surabaya hanya memakan biaya sekitar 1,5 juta rupiah, sedangkan perjalanan pesawat dengan tujuan yang sama memakan biaya sekitar 3 juta. Keuntungan lainnya bagi Sandi adalah jalurnya yang tidak terlalu padat kendaraan bisa dipacu lebih cepat, meskipun harus berhati-hati dengan batas maksimum kecepatan di jalan tol.

Setelah jenuh di balik kemudi, istirahat sejenak untuk menyegarkan badan dan pikiran sangat diperlukan. *Rest area* jadi semacam oase di tengah padang beton dan aspal yang panjang. Sandi mengingat *rest area* km 260B di Banjaratma, Brebes, Jawa Tengah yang cukup berkesan.

Rest area tersebut memanfaatkan bangunan bekas pabrik gula PG Banjaratma. Dulu, bangunan ini adalah pabrik gula kelolaan Belanda di tahun 1913.



■ Tol Trans Jawa

Foto Oleh: Hendra A Setyawan



■ Rest Area

Tol Trans Jawa KM 206B

Foto Oleh: Michael Adha



■
Lorong Rest Area
Tol Trans Jawa KM 206B
Foto Oleh: Michael Adha

“Itu (*rest area* km 206B) oke sih kayak *refreshment* jadi kayak tempat wisata gitu. Kalo lewat pasti berhenti di sana. Ya makan juga, *ngerokok*, dan di sana *brand*-nya juga lebih mendukung. Sekarang *rest area* ada *factory outlet*-nya juga kan, cuma itu adanya di Tegal sih”, jelas Sandi.

Hal unik lain yang Sandi ingat adalah *singing road* di Tol Ngawi-Kertosono-Kediri km 644+200 B, arah Madiun-Solo. *Rumble strip* yang terpasang pada jalan membentuk suara ‘*Happy birthday to you*’. Cukup untuk membuat terjaga saat mengantuk. “Ngantuk sih pas jalan lurus, cuma ada yang unik jalan yang berirama kayak di Jepang. Jadi jalannya tuh ada gundukan-gundukannya terus mungkin udah dihitung jadi kalo kita lewat ada suaranya,” tutup Sandi.

SALING BICARA

KPR Bersubsidi bagi Pekerja Berpenghasilan Tidak Tetap

**Pertanyaan:**

Tri Agus Ananto
Jember

Sebagian besar perumahan bersubsidi, selalu diprioritaskan buat PNS dan karyawan swasta pada perusahaan besar. Jika rumah bersubsidi Pemerintah diprioritaskan bagi yang benar-benar membutuhkan, tidak memiliki rumah dan layak mendapatkan subsidi. Mengapa para *developer* dan bank mensyaratkan lain? Karena karyawan swasta pada perusahaan keluarga seperti CV atau status *freelance* seringkali tidak bisa diproses?

T

erima kasih atas permohonan informasi yang disampaikan, Peraturan Menteri PUPR Nomor 20/PRT/M/2019 mengatur persyaratan debitur untuk program KPR Bersubsidi.

Pada Peraturan Menteri PUPR dijelaskan Masyarakat Berpenghasilan Rendah yang selanjutnya disingkat MBR adalah masyarakat yang mempunyai keterbatasan daya beli sehingga perlu mendapat dukungan Pemerintah untuk memperoleh rumah.

Terkait permasalahan yang saudara hadapi, kemungkinan terkait dengan persyaratan yang ditetapkan oleh pihak bank penyalur KPR Bersubsidi, dapat kami sarankan untuk menyampaikan kepada pihak Bank, sesuai Peraturan Menteri PUPR Nomor 20/PRT/M/2019 Pasal 11 yang berbunyi sebagai berikut:

(1) Kelompok Sasaran penerima KPR Bersubsidi merupakan MBR yang memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Berkewarganegaraan Indonesia;
- b. Tercatat sebagai penduduk di 1 (satu) daerah kabupaten/kota;
- c. Belum pernah menerima subsidi atau bantuan pembiayaan perumahan dari pemerintah terkait kredit/pembiayaan kepemilikan rumah, dan kredit/pembiayaan pembangunan rumah swadaya;
- d. Orang perseorangan yang berstatus tidak kawin atau pasangan suami istri;
- e. Tidak memiliki rumah; dan
- f. Memiliki penghasilan tetap atau tidak tetap yang tidak melebihi batas penghasilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat 1.

(2) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dan huruf e dikecualikan untuk Pegawai Negeri Sipil, anggota Tentara Nasional Indonesia atau Kepolisian Negara Republik Indonesia yang pindah domisili karena kepentingan dinas yang dibuktikan dengan surat penempatan terakhir.

(3) Ketentuan pengecualian sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berlaku hanya untuk 1 (satu) kali.

(4) Analisis kelayakan untuk mendapatkan KPR Bersubsidi dan pengecekan kelengkapan persyaratan Pemohon KPR Bersubsidi dilaksanakan oleh Bank Pelaksana.

(5) MBR yang berpenghasilan tidak tetap yang bekerja di sektor informal dapat melakukan penyetoran dana untuk pembayaran angsuran KPR Bersubsidi kepada Bank Pelaksana secara harian atau mingguan atau sesuai dengan ketentuan yang berlaku di Bank Pelaksana.

Jika mengacu pada dasar hukum tersebut, program KPR Bersubsidi dapat Bapak manfaatkan selama memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan. Silakan Bapak sampaikan kepada pihak perbankan maupun pengembang disana. Saran kami, jika Bapak memiliki penghasilan yang tidak tetap, upayakan berkonsultasi dengan pihak perbankan terkait mekanisme pembayaran angsuran. Dengan demikian, dapat diketahui kemampuan mencicil Bapak setiap bulannya seperti yang tercantum dalam Pasal 11 ayat (5) Peraturan Menteri di atas. Demikian, terima kasih.

Kebutuhan Investasi Infrastruktur 2020-2024

Jalan & Jembatan

87,9%

Aksesibilitas Jalan

Anggaran:

Rp 290,5 T

1,9 jam/100 km
Waktu Tempuh Jalan Lintas Utama
2,50 Rating
Kondisi Jalan

100%
Preservasi & Peningkatan Kapasitas
2,82 Rating
Keselamatan Jalan

59,48%

Rumah Layak Huni

Perumahan

Anggaran:

Rp 57,16 T

10.000 unit
Rumah Khusus
51.340 unit
Rumah Susun

262.345 unit
Bantuan PSU
875.000 unit
Rumah Layak Huni

30% $\frac{\text{Rp}623 \text{ T}}{\text{APBN}}$

70% $\frac{\text{Rp}1.435 \text{ T}}{\text{Funding Gap}}$

Permukiman

98,57%

Smart Living

Anggaran:

Rp 125,26 T

100%

Akses Sampah Terkelola

100%

Peningkatan Kualitas Permukiman

100%

Akses Air Minum

90%

Akses Air Limbah Domestik

100%

Perlindungan Banjir

Sumber Daya Air

Anggaran:

Rp 397,2 T

79%

Penyediaan Air Baku

58,5 m³/kapita

Kapasitas Tampung

22,68 m³/th/ha

Produktivitas Irigasi



VFM

Edisi 1 Januari–Maret 2021

Website

pembiayaan.pu.go.id

Twitter

@Pemb_InfraPUPR

Facebook

Djipupr

Instagram

@Pembiayaan_Infrastruktur

YouTube

Pembiayaan Infrastruktur PUPR