

ALTERNATIF SKEMA PEMBIAYAAN DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR BANDAR UDARA DI INDONESIA

Oleh: Eny Yuliawati *)

Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Udara
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta 10110 Telp. (021) 34832944 Fax. (021) 34832968
e-mail: litbang_udara@yahoo.co.id

ABSTRACT

The availability of infrastructures is very important to support and determine the level of efficiency and effectiveness economy activities of a country. The availability of infrastructures is necessary for development. Thus, at the early stage, infrastructure development in a country is fully supported by the Government through the National Budget. However, along with economy growth of a country, demand on infrastructure service is also increasing. The problem is that those demands are not balanced with government's ability in providing the infrastructures.

Development of air transportation infrastructures has to be done faster in accordance with the increasing number of passengers. Therefore, it is necessary to look at business aspects in order to be feasible and economical. Various chances in model of Public Private Partnerships, project financing and chances in the use of both international project financing and domestic capital market for developing airports need to be considered in the future concerning the limited government's ability in financing.

Keywords : *Public Private Partnerships (PPP), Project Financing, Development of airport infrastructure.*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pembangunan ekonomi yang terus digulirkan oleh pemerintah baik di masa orde lama maupun sampai saat ini bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat Indonesia. Upaya pembangunan ekonomi yang dijalankan tersebut mulai mengalami hambatan dengan adanya krisis ekonomi yang melanda bangsa Indonesia pada pertengahan tahun 1997. Krisis ini diawali oleh depresiasi nilai rupiah yang cukup tajam terhadap dolar Amerika Serikat. Kondisi ini juga berdampak pada tingginya tingkat inflasi (paling tinggi pernah mencapai 77,6%) dan semakin meroketnya tingkat suku bunga Bank Indonesia (SBI) yang mencapai 70% dalam satu bulannya.

Kondisi di atas merupakan pertanda buruk bagi perkembangan perekonomian di Indonesia. Beberapa sub sektor perekonomian mengalami shock yang cukup berat karena kondisi ini tidak dapat diperkirakan sebelumnya. Selain itu, fundamental perekonomian kita yang lemah ikut mendukung bergugurannya sub sektor-sub sektor perekonomian terutama sub sektor-sub sektor perekonomian yang menggunakan komponen impornya lebih besar dibandingkan dengan komponen lokal. Banyaknya sub sektor-sub sektor perekonomian yang gulung tikar menyebabkan banyaknya pengangguran yang melanda bangsa ini.

Krisis ini juga membawa dampak pada posisi hutang negara kita yang semakin membengkak. Berdasarkan data dari Bank Indonesia (2005) posisi hutang negara kita pada tahun 1996 mencapai US\$ 110.171 juta sedangkan pada tahun 2004 telah mencapai US\$ 137.024 juta (pada posisi nilai kurs yang berbeda untuk tahun 1996 dan 2004).

Hambatan keuangan tersebut berdampak pada stagnasi pembangunan infrastruktur di Indonesia. Pengalaman internasional bila suatu negara mengalami krisis ekonomi, maka yang pertama kali dikorbankan di dalam pembangunannya adalah pembangunan di sub sektor infrastruktur.

Sejalan dengan pertumbuhan perekonomian Indonesia yang terus mengalami perbaikan, maka pembangunan infrastruktur mulai kembali mendapat perhatian karena sub sektor ini sangat menunjang bagi pembangunan sub sektor - sub sektor perekonomian lainnya. Infrastruktur yang dibangun seyogyanya tetap dalam kerangka mendukung target pertumbuhan ekonomi jangka menengah dan panjang sehingga upaya pemulihan dan pertumbuhan ekonomi dapat berjalan dengan baik. Oleh karena itu, upaya integrasi pembangunan infrastruktur dalam menunjang pembangunan ekonomi harus menjadi kebijakan utama di dalam pembangunan dan pembiayaan infrastruktur.

Mengantisipasi kondisi seperti tersebut di atas, maka pada 2008 pemerintah mencurahkan perhatian lebih pada pembangunan infrastruktur untuk mengejar pertumbuhan ekonomi nasional yang telah dicanangkan saat itu sebesar 6,8%, mendorong laju investasi, dan menggerakkan sektor riil. Anggaran yang digelontorkan untuk infrastruktur pun membengkak hingga puluhan persen dari tahun sebelumnya. Melalui peningkatan anggaran belanja, diharapkan dapat tercipta *debottlenecking* infrastruktur. *Debottlenecking* merupakan pelonggaran hal-hal yang dinilai sebagai sumbatan pada pembangunan infrastruktur selama ini.

Sumber utama pembiayaan untuk pembangunan infrastruktur transportasi selama ini adalah berasal dari anggaran pemerintah (APBN). Hal ini berkaitan dengan sifat infrastruktur transportasi yang investasinya cenderung melibatkan jumlah uang yang besar dengan pengembaliannya yang lambat. Untuk itu, diperlukan langkah-langkah dan kebijakan yang dapat lebih mendorong peran serta swasta dan masyarakat maupun pemerintah daerah dalam membangun dan mengoperasikan prasarana dan sarana transportasi khususnya bandar udara dengan tetap menjaga dan memperhatikan aspek-aspek pelayanan umum kepada masyarakat yang menjadi kewajiban pemerintah.

Rumusan Masalah

Beberapa permasalahan yang dihadapi dalam pembiayaan infrastruktur bandar udara adalah sebagai berikut:

1. Masih kurangnya pembiayaan non perbankan dan pasar modal domestik dalam pembiayaan proyek infrastruktur;
2. Kualitas penyiapan proyek KPS masih rendah, sehingga tidak menarik bagi swasta dan lembaga keuangan. Hal ini sebagian disebabkan juga oleh lemahnya kapasitas institusi yang menangani KPS;
3. Proyek yang ditawarkan kepada pihak swasta tidak komersial.

Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari kajian ini adalah melakukan identifikasi permasalahan terhadap penyediaan infrastruktur, khususnya penyediaan infrastruktur di sektor transportasi udara

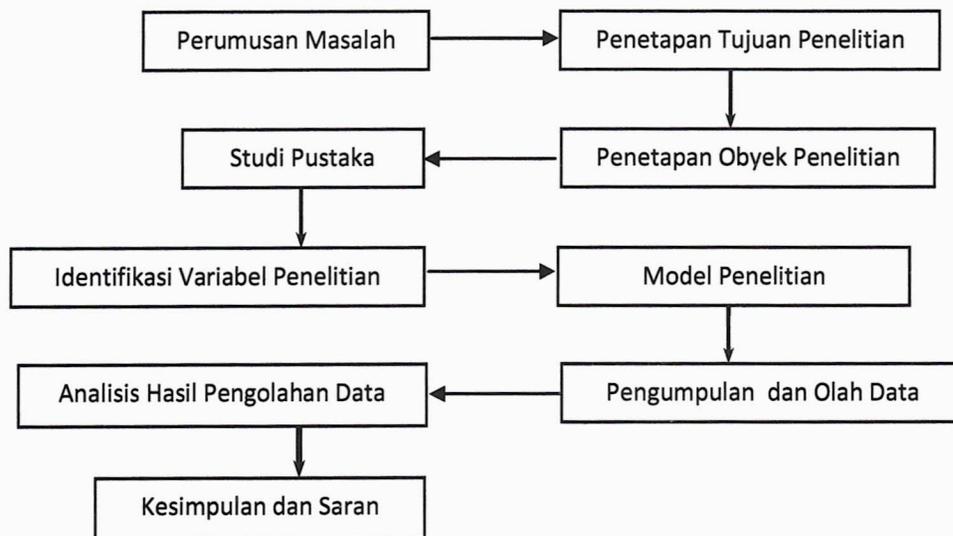
dan melakukan inventarisasi kebijakan dan langkah-langkah implementatif guna menjamin keberlanjutan penyediaan infrastruktur transportasi udara.

Manfaat dari kajian ini adalah mencari solusi pemecahan masalah dalam penyediaan infrastruktur bandar udara sehingga diharapkan dapat menjamin keberlanjutan penyediaan infrastruktur di bidang transportasi.

BAHAN DAN METODE

Metodologi Penelitian

Suatu penelitian merupakan rangkaian proses yang kompleks dan terkait secara sistematis. Tiap tahapan merupakan bagian yang menentukan bagi tahapan selanjutnya sehingga harus dilalui secara cermat. Landasan teori merupakan pijakan untuk melakukan penelitian lebih lanjut. Hasil penelitian yang sudah ada juga merupakan bagian kajian untuk melangkah lebih jauh dan selalu memberikan kemungkinan untuk diteliti lebih lanjut. Tahapan proses penelitian tersebut secara lengkap dapat dilihat pada Gambar 1 berikut:



Gambar 1. Pola Pikir Penelitian

Pendekatan yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif kualitatif dan analisa SWOT yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Analisis Deskriptif Kualitatif

Analisis deskriptif kualitatif ditujukan untuk mendapatkan informasi tentang berbagai kondisi lapangan yang bersifat tanggapan dan pandangan terhadap pelaksanaan program serta kondisi lingkungan sosial ekonomi dan daerah sampel. Hasil analisis kualitatif berupa perbandingan kondisi riil di lapangan yang diperoleh dari pendapat-pendapat berbagai unsur yang terlibat.

2. Analisis SWOT

Analisis SWOT sering diterapkan di perusahaan-perusahaan besar dan konsultan manajemen. Dalam kehidupan sehari-hari sering digunakan baik dalam rumah tangga,

perkantoran, militer hingga lingkup perusahaan, bahkan kadang tidak kita sadari melakukan pola pikir secara analisis SWOT.

Dalam dunia usaha, analisis ini menyajikan gambar posisi perusahaan dalam bentuk *Strategic Advantage Profile (SAP)* maupun *Environmental Threat and Opportunity Profile* atau Profil Ancaman dan Peluang Lingkungan (*ETOP*). *SAP* menggambarkan posisi *strategic* dalam suatu kerangka komparasi kompetitif, sedangkan *ETOP* menggambarkan dukungan maupun ancaman eksternal yang dapat muncul pada setiap kali perusahaan mengembangkan kebijakan-kebijakan bisnisnya.

Tinjauan Pustaka

1. *Public Private Partnership (PPP)*

BSL Management Consultant (2004) menyatakan : *Public Private Partnerships (PPP) represents a method of procurement that brings together the public and the private sectors in long-term partnership for mutual benefit.*

United Nations (2000) mengemukakan bahwa *Public private contracts cover different forms of long-term contracts drawn-up between legal entities and public authorities. They aim at financing, designing, implementing and operating Public Sector facilities and services.* Sektor publik yang dimaksud di sini adalah meliputi air minum, listrik dan gas, telepon, transportasi umum, dan lain-lain.

United Nations (2000) juga menyampaikan bahwa *PPPs constitute an approach to introducing private management into public service by means of a long-term contractual bond between an operator and a public authority. Fundamentally, it secures all or part of the public service, so delegated by private funding and calls upon private sector know-how.*

Pengertian kemitraan Pemerintah, Swasta dan Masyarakat adalah bahwa kewenangan kepemilikan asset masih dimiliki oleh Pemerintah, sedangkan untuk kerjasama Swastanisasi asset menjadi milik Swasta.

PPP merupakan kemitraan Pemerintah – Swasta (KPS) yang melibatkan investasi yang besar/ padat modal dimana sektor swasta membiayai, membangun, dan mengelola prasarana dan sarana, sedangkan pemerintah sebagai mitra yang menangani pengaturan pelayanan, dalam hal ini tetap sebagai pemilik asset dan pengendali pelaksanaan kerjasama.

Namun demikian setelah dilakukan kajian terhadap pengalaman beberapa negara dalam melakukan kerjasama pembangunan dengan pihak swasta, yaitu pola BOT (*Built Operate, Transfer*) dipandang cocok diterapkan dalam investasi jangka panjang, selama masa konsesinya dengan membiayai, membangun dan mengoperasikan. Bentuk badan usaha yang akan melakukan kerjasama tersebut bisa dilakukan dalam bentuk *Joint Venture* (usaha patungan) atau *Joint Operation* (kerjasama operasi gabungan). Biaya pengadaan tanah / lahan yang dibutuhkan ditanggung oleh Pemerintah atau sekaligus oleh pihak Swasta yang akan diperhitungkan dalam masa konsesi, hal tersebut telah dilakukan sejak tahun 1994 karena terbatasnya dana APBN/ APBD.

Beberapa pola kerjasama yang dapat dilakukan antara pemerintah dengan pihak swasta dalam penyediaan infrastruktur dapat dilihat pada gambar 2. berikut ini :

1.	Pemerintah sebagai penyedia infrastruktur dan operator	↑	Pemerintah semakin dominan
2.	<i>Outsourcing</i>		
3.	Kontrak Manajemen		
4.	<i>Leasing</i>		
5.	<i>Franchise</i>		
6.	Konsesi (BOT)	↓	Swasta semakin dominan
7.	BOO		
8.	<i>Divestiture by License</i>		
9.	<i>Divestiture by Sale</i>		
10.	Swasta sebagai penyedia infrastruktur		

Gambar 2. Pola kerjasama Pemerintah dan Swasta

2. Pembiayaan Infrastruktur

Percepatan pembangunan infrastruktur merupakan salah satu program prioritas Kabinet Indonesia Bersatu II (KIB2). Hanya saja program tersebut membutuhkan investasi yang cukup besar dan proses pengembalian yang lambat. Untuk itu diperlukan upaya pemerintah mencari sumber pendanaan bagi percepatan pembangunan infrastruktur

Salah satu langkah untuk mengatasi masalah pendanaan adalah perlu adanya perencanaan yang terkoordinasi sekaligus mempertimbangkan sumber-sumber pembiayaan infrastruktur. Dalam merumuskan ini, pemerintah pusat harus bekerja sama dengan pemerintah daerah dan dunia usaha. Dana APBN yang dialokasikan untuk infrastruktur hanya sekitar 16-20%. Rendahnya investasi infrastruktur (rasionya terhadap GDP hanya sekitar 3%-4%) kian terasa jika diingat bahwa dari total belanja infrastruktur hanya sekitar 16% untuk investasi infrastruktur baru, sisanya 84% digunakan untuk pemeliharaan dan perawatan berbagai infrastruktur yang sudah ada.

Saat ini sumber utama pembiayaan infrastruktur adalah dana dari APBN yang bersumber dari pajak, dan pinjaman luar negeri. Beberapa model pembiayaan pembangunan infrastruktur yaitu :

- Murni pembiayaan dari pemerintah, untuk membangun infrastruktur dasar yang tidak layak secara finansial tetapi layak secara ekonomi;
- Public Private Partnerships* (PPP), dalam pembiayaan infrastruktur dilakukan kerjasama antara pemerintah dengan pihak swasta. Untuk proyek-proyek infrastruktur yang kurang komersial, kurang layak secara finansial, tetapi layak secara ekonomi;
- Murni pembiayaan oleh swasta, untuk proyek-proyek infrastruktur yang secara komersial maupun finansial layak;
- Project financing*, khusus untuk proyek-proyek skala besar dengan biaya investasi sangat besar dan membutuhkan konsolidasi antara sumber-sumber pembiayaan yang berbeda.

3. Infrastruktur dan Pertumbuhan Ekonomi

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Ini mengingat gerak laju dan pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak dapat pisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Oleh karena itu, pembangunan sektor ini menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi selanjutnya.

Krisis ekonomi 1997-1998 membuat kondisi infrastruktur di Indonesia menjadi sangat buruk. Bukan saja pada saat krisis, banyak proyek-proyek infrastruktur baik yang didanai oleh swasta maupun dari APBN ditangguhkan, tetapi setelah krisis, pengeluaran pemerintah pusat untuk pembangunan infrastruktur berkurang drastis. Secara total, porsi dari APBN untuk sektor ini telah turun sekitar 80% dari tingkat pra-krisis. Pada tahun 1994, pemerintah pusat membelanjakan hampir 14 milyar dolar AS untuk pembangunan, 57% diantaranya untuk infrastruktur. Pada tahun 2002 pengeluaran pembangunan menjadi jauh lebih sedikit yakni kurang dari 5 milyar dolar AS, dan hanya 30%-nya untuk infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur telah memberi landasan mendukung kehidupan ekonomi dan sosial budaya masyarakat, yang tercermin dengan terbangunnya aset jalan, sumber daya air maupun infrastruktur permukiman, namun masih dijumpai tantangan terutama: Kondisi pelayanan infrastruktur masih marginal yang ditunjukkan masih banyaknya infrastruktur tidak berfungsi baik dan masih banyaknya daerah terisolir.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Reformasi Infrastruktur

Pemerintah telah membuat progress yang kuat pada pembentukan kebijakan, institusional, kerangka regulasi legal untuk infrastruktur. Pada bulan Februari 2006 isu-isu rencana reformasi Pemerintah telah ditegaskan dalam kerangka kebijakan pada *Infrastructure Summit* tahun 2005 dan memulai beberapa tujuan dibawah ini :

- a. Meningkatkan partisipasi pihak swasta pada ketetapan infrastruktur dengan merumuskan kerangka kebijakan infrastruktur nasional, dengan isu prosedur pelaksanaan PSP standar berdasarkan Perpres 67/2005 dan isu panduan pelaksanaan PSP secara manual.
- b. Meningkatkan kerjasama antara institusi Pemerintah dengan memperkuat kapasitas KKPI dan Kementerian, serta meningkatkan kapasitas pelayanan Pemerintah untuk persiapan proyek.
- c. Membuat unit pengatur resiko yang bekerjasama dengan Menteri Keuangan dalam mengembangkan kerangka kebijakan dan panduan yang berhubungan dengan Pemerintah.
- d. Menempatkan isu – isu pembiayaan untuk peninjauan kebijakan dan kerangka regulasi untuk mengerahkan dana agar proyek dapat berjalan, dan peninjauan kebijakan pembiayaan dan peminjaman nasional, serta mendirikan institusi finansial seperti *Infrastructure Fund*.
- e. Menempatkan isu – isu mengenai perolehan tanah.

- f. Menjelaskan wewenang dan tanggung jawab Pemerintah pusat dan lokal dalam ketentuan infrastruktur.

Infrastruktur Transportasi Udara di Indonesia

Guna menjamin agar pelayanan terhadap masyarakat pengguna jasa transportasi udara dapat terselenggara dengan teratur, aman, cepat, efektif, dan efisien, maka kemampuan dan kinerja fasilitas bandar udara harus dijaga dan ditingkatkan sebagai suatu sistem yang terpadu.

Dalam upaya peningkatan efektivitas dan efisiensi pengelola bandar udara guna peningkatan kegiatan operasional dan pendapatan bandar udara, sektor swasta, BUMN, BUMD, dan Koperasi perlu diberi kesempatan untuk berperan serta dalam penyelenggaraan, pembangunan dan/ atau pemanfaatan lahan di bandar udara, khususnya untuk fasilitas yang tidak terkait langsung dengan pelayanan operasi penerbangan. Namun kebijakan ini belum terlaksana secara komprehensif, karena masih terdapat berbagai kendala regulasi, birokrasi dan kesesuaian visi pemerintahan dengan kepengusahaan.

Di Indonesia saat ini, penyelenggara bandar udara terutama PT. (Persero) Angkasa Pura I dan II yang merupakan Badan Usaha Milik Negara, harus mempersiapkan diri terhadap penerapan konsep ini baik secara operasional maupun finansial.

Saat ini upaya pemerintah untuk meningkatkan hubungan kerjasama pemerintah swasta telah melakukan kebijakan dengan membentuk suatu forum bagi semua pihak untuk berperan serta dalam upaya-upaya mempercepat penyediaan infrastruktur. Forum dengan nama Forum Infrastruktur Indonesia (FII) telah secara resmi diluncurkan pada bulan Februari 2005 dan ditegaskan kembali pada bulan Agustus 2005. Pada Infrastructure Summit Januari 2005, pemerintah menyampaikan agenda ambisius untuk mengimplementasikan kebijakan dan reformasi regulasi untuk mempertinggi kerjasama pemerintah-swasta dalam penyediaan infrastruktur.

Pembiayaan Infrastruktur

1. Isu-Isu Dalam Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia

Beberapa isu yang muncul dalam pembiayaan infrastruktur di Indonesia antara lain adalah :

- Tingginya resiko dalam kerjasama penyediaan infrastruktur.
- Ketidaksihinggaan antara kebutuhan pendanaan jangka panjang untuk pembangunan infrastruktur transportasi dengan periode waktu pinjaman dana pembangunan tersebut.
- Diperlukan sumber daya dengan skala besar dalam satu proyek yang padat modal. Selain itu, dukungan teknologi yang akan digunakan juga berperan dalam kemajuan pembangunan infrastruktur transportasi.
- Tidak adanya kerangka alokasi resiko antara investor dan pemerintah.
- Lemahnya penegakkan atas kontrak.
- Tidak adanya keseragaman dalam proses appraisal, pedoman maupun dokumentasi.

Selain dari beberapa isu yang muncul diatas, dalam pembiayaan infrastruktur transportasi juga memiliki beberapa resiko antara lain yaitu :

- Resiko Suku Bunga.

- *Political risk & Implementation risks.*
- Resiko Kegagalan Pembayaran Pinjaman.
- Resiko Nilai Tukar dan Fluktuasinya.

Selain isu-isu dan beberapa resiko dalam pembiayaan infrastruktur tersebut, perlu untuk melihat beberapa alternatif pembiayaan yang dapat dimanfaatkan dalam pembangunan infrastruktur seperti antara lain yang dapat dipertimbangkan adalah sebagai berikut :

- *Penyertaan Modal Biasa/Common Equity*, penyerta modal merupakan pemilik saham dari perusahaan tersebut.
- *Penyertaan Modal Utama/ Preferred Equity*, penyerta modal merupakan pemilik saham dari perusahaan tersebut, namun mendapatkan prioritas dalam menerima dividen atau dana bila perusahaan tersebut kemudian dilikuidasi.
- *Convertible Debts*, pinjaman yang dapat diubah menjadi penyertaan modal tergantung dari kebijakan pemegang modal.
- *Unsecured Debt*, pinjaman jangka pendek atau panjang yang tidak disertai dengan jaminan aset.
- *Secured Debt*, pinjaman jangka pendek atau panjang yang disertai dengan jaminan aset.
- *Lease Financing*, pemberian sewa atas suatu aset yang digunakan kedalam proyek.

2. Strategi Peningkatan Potensi Penerapan Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Pengembangan Infrastruktur Bandar Udara

Kebijakan KPS dalam pengembangan infrastruktur Bandar Udara dengan menggunakan analisa SWOT dapat dirumuskan strategi peningkatan dengan 4 (empat) alternatif strategi, yaitu : strategi SO, ST, WO, dan WT, untuk lebih jelasnya alternatif strategi peningkatan potensi penerapan kebijakan KPS dalam pengembangan infrastruktur transportasi adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Analisa SWOT dalam pengembangan Infrastruktur Transportasi Udara

Internal factors		STRENGTH (S)	WEAKNESSES (W)
factors	Internal	<ul style="list-style-type: none"> • Keamanan berinvestasi. • Dukungan Pemerintah . • Regulasi dan peraturan yang terkait • Sumber-sumber pembiayaan dalam negeri • Kelembagaan yang terkait dengan dunia perbankan dan mekanisme berinvestasi. 	<ul style="list-style-type: none"> • Terbatasnya aktivitas perekonomian dan pembangunan infrastruktur akibat krisis ekonomi global yang berdampak pada lambatnya laju investasi di Indonesia • Ketergantungan pada pinjaman LN dan keterbatasan sumber pembiayaan APBN untuk membiayai pembangunan infrastruktur • Terbatasnya kemampuan SDM dalam penguasaan investasi
	External		

OPPORTUNITIES (O)	SO-Strategy	WO-Strategy
<ul style="list-style-type: none"> • Mendorong pembangunan infrastruktur. Peningkatan pertumbuhan ekonomi • Percepatan pembangunan. • penciptaan lapangan kerja yang lebih luas • Percepatan belanja n Pemerintah • Pengajuan fasilitas pendanaan jangka pendek jika krisis berlangsung • Pengajuan fasilitas pendanaan jangka panjang dengan menggunakan konsep SUKUK • Perbaikan taraf hidup • Mengurangi pengangguran. • Percepatan mobilitas . • Menumbuhkan kepercayaan. 	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan keamanan berinvestasi. • Menumbuhkan kepercayaan masyarakat terhadap perbankan dengan menabung, pembelian saham dan obligasi serta mengoptimalkan pemanfaatan sumber-sumber pembiayaan dalam negeri untuk pembangunan infrastruktur termasuk konsep (SUKUK) • Penyempurnaan regulasi dan kelembagaan yang terkait dengan dunia perbankan serta memperkuat mekanisme berinvestasi dan peningkatan kerja sama Pemerintah dan swasta dalam rangka pembangunan infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan kemampuan keprofesionalan SDM . • Menyusun aturan mengenai mekanisme pembiayaan infrastruktur seperti Public Finance dan Project Finance (Limited or non recourse) • Menyusun petunjuk Teknis mengenai mekanisme investasi dalam pembangunan infrastruktur • Menyusun rencana strategis proyek-proyek yang melalui pendanaan jangka panjang termasuk penggunaan pembiayaan dengan sistem Sukuk.
THREATS (T)	SO-Strategy	WO-Strategy
<ul style="list-style-type: none"> • Indonesia masih belum bisa meningkatkan daya saing sektor riil. • Sulit untuk menekan risiko, inflasi dan kredit macet. • Korupsi, ketidakstabilan politik, ketidakamanan negara dan jatuhnya harga minyak. 	<ul style="list-style-type: none"> • Koordinasi antara para pihak yang terkait dalam pelaksanaan pembangunan • Sosialisasi keseragaman dalam proses appraisal, pedoman maupun dokumentasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Studi/kajian mengenai potensi Pembiayaan Sukuk untuk pembangunan Infrastruktur Transportasi • Upaya-upaya optimasi pelayanan pada saat operasional infrastruktur sektor transportasi serta upaya meminimalisasi permasalahan.

Setelah dilakukan pengukuran dengan analisis SWOT pada matriks tersebut di bawah maka selanjutnya akan diketahui strategi prioritas yang mampu ditangani dalam suatu manajemen proyek infrastruktur. Strategi prioritas tersebut diperoleh hasil sebagai berikut :

- 1) Penyempurnaan terhadap regulasi dan kelembagaan yang terkait dengan mekanisme investasi dan;
- 2) Meningkatkan keamanan berinvestasi;
- 3) Menumbuhkan kepercayaan masyarakat terhadap dunia perbankan dengan cara menabung, pembelian saham dan obligasi serta mengoptimalkan pemanfaatan

- sumber-sumber pembiayaan dalam negeri untuk pembangunan infrastruktur termasuk konsep keuangan berbasis syariah Islam (Sukuk);
- 4) Menyusun aturan mengenai mekanisme pembiayaan infrastruktur seperti *Public Finance* dan *Project Finance (Limited or non recourse)*;
 - 5) Menyusun rencana strategis proyek-proyek infrastruktur bandar udara melalui pendanaan jangka panjang termasuk penggunaan pembiayaan dengan sistem Sukuk;
 - 6) Menyusun petunjuk Teknis mengenai mekanisme investasi dalam pembangunan bandar udara;
 - 7) Meningkatkan kemampuan keprofesionalan SDM;
 - 8) Perlu dilakukan koordinasi antara para pihak yang terkait dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur Bandar udara terutama yang terkait dengan kerangka alokasi resiko antara investor dan Pemerintah dalam pembangunan infrastruktur Bandar udara baik berupa *Political risk & Implementation risk*, Resiko Kegagalan Pembayaran Pinjaman, Resiko Suku Bunga dan Resiko Nilai Tukar dan Fluktuasinya;
 - 9) Perlu dilakukan sosialisasi terhadap keseragaman dalam proses appraisal, pedoman maupun dokumentasi;;
 - 10) Perlu dilakukan kajian secara mendalam mengenai potensi Pembiayaan Sukuk.
- Dengan beberapa strategi tersebut diharapkan dapat memberikan alternatif solusi dalam penyediaan infrastruktur Bandar udara sehingga diharapkan dapat menjamin keberlanjutan penyediaan infrastruktur khususnya infrastruktur di bidang transportasi udara.

KESIMPULAN

1. Percepatan pembangunan Infrastruktur bandara udara perlu menjadi perhatian pemerintah karena fungsinya sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan wilayah, pertumbuhan ekonomi dan sebagai alat persatuan dan kesatuan serta sebagai pemicu timbul dan tumbuhnya subsektor-subsektor perekonomian lainnya.
2. Solusi pembiayaan dalam penyediaan infrastruktur nasional adalah dengan menerapkan pola *Public Private Partnership* sehingga diharapkan dapat menjamin keberlanjutan penyediaan infrastruktur khususnya infrastruktur di bidang transportasi udara.
3. Strategi untuk pengembangan pembangunan infrastruktur di Indonesia melalui KPS adalah dengan penyempurnaan regulasi dan kelembagaan yang terkait dengan dunia perbankan serta memperkuat mekanisme berinvestasi serta kemampuan keprofesionalan SDM.

DAFTAR PUSTAKA

- Akintoye, A., Beck, M. & Hardcastle, C. (Eds) (2003), *Public-Private Partnerships: Managing Risks and Opportunities*. Blackwell Science, Oxford.
- Bennett, E., James, S. & Grohmann, P. (2000), *Joint Venture Public-Private Partnerships for Urban Environmental Services*. New York : *Public Private Partnerships for the Urban Environment*.
- Bosso, J. D. (2008). "Effectiveness of Contemporary Public Private Partnerships for Large Scale Infrastructure", Thesis. Virginia Polytechnic Institute and State University, Virginia, USA, 182 p.

- Bult-Spiering, M. & Dewulf, G. (2006), *Strategic Issues in Public-Private Partnerships : An International Perspective*. Blackwell Publishing Ltd, Oxford.
- Dikun, Suyono, 2003, *Infrastruktur Indonesia*, Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/BAPPENAS, Jakarta.
- Estache, A. & Serebrisky, T. (2004), *Where do we stand on transport infrastructure deregulation and public-private partnership?* World Bank Policy Research Working Paper, 3356, 1-27
- Hidranto, W. (2008), Materi presentasi : "1-2-3" Infrastruktur.
- Presiden RI (2009) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Sekretariat Negara RI, Jakarta.
- Presiden RI (2007) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, Sekretariat Negara RI, Jakarta.
- Menteri Keuangan RI (2005) Keputusan Menteri Keuangan Nomor 518/KMK.01/2005 tentang Pembentukan Komite Pengelola Resiko Atas Penyediaan Infrastruktur, Departemen Keuangan RI, Jakarta.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada PT Mandala Airlines, serta Drs. M. Nur Nasution, MStr. sebagai Mitra Bestari Warta Ardhia Jurnal Penelitian Perhubungan Udara.

BIODATA PENULIS

- *) Eny Yuliawati, Lahir di Pekalongan 10 Juli, 1969. Menyelesaikan Pendidikan Magister Transportasi di ITB Bandung pada Tahun 2003. Saat ini sedang mengambil Program Doktor di Universitas Indonesia dan *Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) Paris*.

Alamat Kantor : Jl. Merdeka Timur No. 5, Jakarta Pusat.