



TRANSPARENCY
INTERNATIONAL
Indonesia
the global coalition against corruption

PENILAIAN RISIKO KORUPSI INFRASTRUKTUR DI INDONESIA



PENILAIAN RISIKO KORUPSI INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

TRANSPARENCY INTERNATIONAL INDONESIA
2023

Transparency International Indonesia (TII) merupakan salah satu chapter Transparency International, sebuah jaringan global NGO antikorupsi yang mempromosikan transparansi dan akuntabilitas kepada lembaga-lembaga negara, partai politik, bisnis, dan masyarakat sipil. Bersama lebih dari 90 chapter lainnya, TII berjuang membangun dunia yang bersih dari praktik dan dampak korupsi di seluruh dunia.

Pengarah : Danang Widoyoko, Clancy Moore, Anna Griffin
Reviewer : Wawan Suyatmiko, Adnan Topan Husodo, Imam Arief Putrajaya
Penulis : Alvin Nicola
Tim Peneliti : Agus Sarwono, Sahel Muzzamil, Izza Akbarani
Enumerator : Hasanudin, Irin Juwita, Korneles Materay

Setiap upaya telah dilakukan untuk memverifikasi keakuratan informasi yang terkandung dalam laporan ini. Semua informasi diyakini benar pada 31 Juli 2023. Namun demikian, Transparency International Indonesia tidak dapat menerima tanggung jawab atas konsekuensi penggunaannya untuk tujuan lain atau dalam konteks lain.

Transparency International Indonesia mengucapkan terima kasih kepada Transparency International Australia atas kerja sama dan dukungan dalam melakukan penilaian ini. Alat ini dikembangkan sebagai bagian dari *Accountable Infrastructure Project* Transparency International Australia (TIA) yang didanai oleh Departemen Luar Negeri dan Perdagangan Pemerintah Australia (DFAT) dan Kementerian Luar Negeri dan Perdagangan Selandia Baru (MFAT) untuk implementasi *TI Indo-Pacific Partnership for Strong, Transparent, Responsive and Open Networks for Good Governance 2020-2023* (Program TI IPP STRONGG).

Dicetak di atas kertas daur ulang 100%

© 2023 Transparency International. Seluruh hak cipta dilindungi.

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL.....	iv
DAFTAR GRAFIK.....	iv
DAFTAR GAMBAR.....	iv
DAFTAR ISTILAH.....	v
RINGKASAN EKSEKUTIF.....	ix
I. PENDAHULUAN.....	1
Latar Belakang.....	1
Cakupan Penelitian.....	3
Metode Pengumpulan Data.....	5
II. INSTRUMEN ICRAT DAN RELEVANSINYA DI INDONESIA.....	10
III. POTRET DINAMIKA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA.....	16
a. Infrastruktur dan Perburuan Rente Era Orde Baru.....	17
b. Politik Ruang dan Tanah di Era Demokrasi.....	19
c. Paradigma "Infrastructure First" ala Jokowi.....	22
d. Risiko Korupsi pada Tahap Pemilihan Proyek Infrastruktur.....	39
IV. RISIKO KORUPSI PROYEK INFRASTRUKTUR DI INDONESIA.....	51
a. Temuan Risiko Korupsi dalam Tahap Pemilihan Empat Proyek Infrastruktur Indonesia ...	59
1. Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB).....	59
2. Proyek Pembangunan Pusat Olahraga Wisma Atlet Hambalang.....	80
3. Proyek Pembangunan Jembatan Pulau Balang pada Ibu Kota Nusantara (IKN).....	87
4. Proyek Pembangunan PLTB Sidrap 1.....	98
b. Temuan Situasi Keterbukaan Data Infrastruktur di Indonesia.....	108
SIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	114
REFERENSI.....	117
DAFTAR PERUNDANG-UNDANGAN.....	131

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Langkah Penilaian ICRAT	14
Tabel 2. Distribusi Konsesi Tol-Trans Jawa (1995-1996)	18
Tabel 3. Daftar Proyek Belt and Road Initiative di Indonesia	27
Tabel 4. Proyek Infrastruktur Quick-Win Jokowi (2015)	29
Tabel 5. Terpidana Kasus Tindak Pidana Korupsi Sektor Infrastruktur	49
Tabel 6. Hasil Penilaian ICRAT di Indonesia	53
Tabel 7. <i>Logistic Performance Index</i> (LPI) Indonesia	95
Tabel 8. Hasil Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik Tahun 2021	110
Tabel 9. Penilaian Keterbukaan Informasi Proyek Infrastruktur dalam ICRAT	113

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. Tren Perkembangan Investasi Cina di Indonesia (US\$ juta).....	26
Grafik 2. Kestinambungan dan Hubungan Lembaga Perencana Infrastruktur	30
Grafik 3. Jumlah Tindak Pidana Korupsi berdasarkan Jenis Perkara (2004-2022)	48
Grafik 4. Anggaran Negara untuk Pembiayaan Infrastruktur (2014-2022)	55
Grafik 5. Porsi Realisasi 2015-2022, dan <i>Outlook</i> 2023 untuk Sektor Infrastruktur	56
Grafik 6. Tren Proyek Strategis Nasional (2016-2023)	77
Grafik 7. Tren Indeks Performa Logistik Indonesia (2018 dan 2023)	96

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Siklus Proyek Infrastruktur	4
Gambar 2. Tahapan Pemilihan Proyek	11
Gambar 3. Modus Korupsi Infrastruktur Berdasarkan Tahapan	40
Gambar 4. Komposisi Pembiayaan Proyek KCJB.....	67
Gambar 5. Aliran Dana Kasus Hambalang.	83

DAFTAR ISTILAH

ADB	<i>Asian Development Bank/Bank Pembangunan Asia</i>
AIIB	<i>Asian Infrastructure Investment Bank/Bank Investasi Infrastruktur Asia</i>
APBN/D	Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara/Daerah
APIP	Aparat Pengawasan Intern Pemerintah
ASEAN	<i>The Association of Southeast Asian Nations</i>
B2B	<i>Business to Business</i>
BO	Beneficial Ownership
BP2JK	Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi
BPJT	Badan Pengatur Jalan Tol
BPK	Badan Pemeriksa Keuangan
BPKP	Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan
BPN	Badan Pertanahan Nasional
BRI	<i>Belt and Road Initiative/Inisiatif Sabuk dan Jalan</i>
CDB	<i>China Development Bank/Bank Pembangunan Cina</i>
COI	<i>Conflict of Interest/Konflik Kepentingan</i>
CoST	<i>Construction Sector Transparency Initiatives</i>
CRC	China Railway Corporation
DPID	Dana Penyesuaian Infrastruktur Daerah
DPMPTSP	Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu
DRPLN-JM	Daftar Rencana Pinjaman Luar Negeri Jangka Menengah
DRPPLN	Daftar Rencana Prioritas Pinjaman Luar Negeri
EBET	Energi Baru dan Energi Terbarukan
FBC	<i>Final Business Case</i>
FCPA	<i>Foreign Corrupt Practices Act</i>
FDB	Fasilitas Dana Bergulir
FMCSBG	Forum Menteri Keuangan dan Bank Sentral
FRLDD	Forum Penolakan Pembangunan Bendungan Lambo
FS	<i>Feasibility Study/Studi Kelayakan</i>
GCA	<i>Government Contracting Agency</i>
HPS	Harga Perkiraan Sendiri
ICRAT	<i>Infrastructure Corruption Risk Assessment Tool</i>
IDS	<i>Infrastructure Data Standard</i>
IIGF	Indonesia Infrastructure Guarantee Fund/PT Penjamin Infrastruktur Indonesia
IKN	Ibu Kota Nusantara
IMB	Izin Mendirikan Bangunan
IPP	<i>Independent Power Producer</i>
IWG	<i>Infrastructure Working Group</i>

JICA	<i>Japan International Cooperation Agency</i>
JORR	<i>Jakarta Outer Ring Road</i>
KADIN	Kamar Dagang Indonesia
KAK	Kerangka Acuan Kerja
KCIC	PT Kereta Cepat Indonesia China
KCJB	Kereta Cepat Jakarta–Bandung
KIAT	Kemitraan Infrastruktur Indonesia Australia
KIP	Komisi Informasi Publik
KJPP	Kantor Jasa Penilai Publik
KPA	Konsorsium Pembaruan Agraria
KPBU	Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha
KPK	Komisi Pemberantasan Korupsi
KPPIP	Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
KPS	Kemitraan Publik-Swasta
KTT	Konferensi Tingkat Tinggi
LKPP	Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan/ Jasa Pemerintah
LMAN	Lembaga Manajemen Aset Negara
LPI	<i>Logistic Performance Index</i>
LPSE	Layanan Pengadaan Secara Elektronik
MP3EI	Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia
OBC	<i>Outline Business Case</i>
OSS	<i>Online Single Submission</i>
P3CU	<i>Public Private Partnership Central Unit/Unit Pusat Kemitraan Pemerintah Swasta</i>
P3SON	Pusat Pendidikan, Pelatihan dan Sekolah Olahraga Nasional
PBB	Perserikatan Bangsa-bangsa
PBG	Persetujuan Bangunan Gedung
PBJ	Pengadaan Barang dan/ Jasa
PEPs	<i>Politically-exposed Persons</i>
PLTB	Pembangkit Listrik Tenaga Banyu
PMN	Penyertaan Modal Negara
PMO	<i>Project Management Office</i>
PPSJ	Perumda Pembangunan Sarana Jaya
PSN	Proyek Strategis Nasional
PT IIF	PT Indonesia Infrastructure Finance
PT SMI	PT Sarana Multi Infrastruktur
PUPR	Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
PVMBG	Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi
RPJMN	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RUPTL	Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik

SBSN	Surat Berharga Syariah Negara
SIKAP	Sistem Informasi Kinerja Penyedia
SIMBG	Sistem Informasi Bangunan Gedung
SIRUP	Sistem Informasi Rencana Umum Pengadaan
SLF	Sertifikat Laik Fungsi
Stranas PK	Strategi Nasional Pencegahan Korupsi
TII	Transparency International Indonesia
TPPU	Tindak Pidana Pencucian Uang
UKI	Unit Kepatuhan Internal
UNCAC	<i>United Nations Conventions Against Corruption</i>

RINGKASAN EKSEKUTIF

Temuan mendasar dari penilaian risiko korupsi pada sektor infrastruktur memberikan gambaran bahwa sebagian besar proyek infrastruktur pemerintah yang dipantau melanggar *legal quality decision making* (pengambilan keputusan berkualitas hukum). Implikasinya, proyek-proyek ini berpotensi digolongkan sebagai "*white elephant projects*", di mana proyek yang dibangun ini tampak megah, padahal keberadaannya berbiaya tinggi dan defisit manfaat sosial.

Keempat proyek yang dianalisis seluruhnya gagal memenuhi aspek keabsahan hukum (*lawfulness*), efektivitas, efisiensi, dan legitimasi sosial dalam pengambilan keputusan, kecuali pada pembangunan proyek PLTB Sidrap I. Tampak jelas pembangunan proyek-proyek ini cenderung mengabaikan catatan kritis yang didasarkan pada kajian ilmiah, tidak memberikan kesempatan yang cukup kepada pihak yang terkena dampak untuk didengarkan kepentingannya, serta tidak mempertimbangkan fakta dan kepentingan pemangku kepentingan secara cermat, baik untuk konteks masa kini maupun masa depan.

Selain itu, seluruh proyek pekerjaan infrastruktur yang dipantau belum mampu memenuhi mandat rezim Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik Nomor 14 Tahun 2008. Bahkan, untuk pekerjaan yang diselenggarakan bukan oleh badan publik, hampir tidak ada informasi yang diberikan baik dalam bentuk proaktif ataupun reaktif melalui kanal resmi dari pelaksana proyek tersebut. Padahal amanat regulasi ini secara tegas meminta agar Badan Publik menyediakan, memberikan dan/ atau menerbitkan informasi publik selain informasi yang dikecualikan sesuai dengan ketentuan.

Oleh karena itu, kajian ini merekomendasikan agar seluruh pemangku kepentingan untuk secara konsisten dan berkelanjutan melakukan upaya memperbaiki iklim investasi secara luas, meningkatkan kualitas koordinasi nyata dalam politik perencanaan proyek infrastruktur, melanjutkan reformasi kelembagaan dan regulasi lebih lanjut, serta meningkatkan transparansi terhadap informasi publik di lembaga-lembaga negara pada sektor infrastruktur.

Ragam permasalahan di atas tampak satu sama lain berkelindan dengan tingginya keinginan Presiden Joko Widodo untuk mengeksekusi secara cepat proyek infrastruktur. Jika kemudian terus tidak didasari pada proses pengambilan keputusan yang mengindahkan konsep *legal quality decision making* dan minim keterbukaan, infrastruktur era Jokowi akan dikenang sebagai pembangunan yang berbiaya tinggi, bernilai manfaat sosial rendah, bahkan menjadi beban ekonomi, sosial, dan ekologi secara jangka panjang.

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Konvensi Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB) Anti-Korupsi atau *United Nations Conventions Against Corruption* (UNCAC) terus mendorong agar negara pihak membangun strategi antikorupsi yang dapat mencegah korupsi secara efektif (Pasal 5 dan 12) dengan memanfaatkan kekuatan kolektif individu dan kelompok, terutama masyarakat sipil, untuk mencegah dan meningkatkan kesadaran publik tentang korupsi (Pasal 13), khususnya di sektor pengadaan dan infrastruktur (Pasal 9). Selama bertahun-tahun, Indonesia telah berupaya membangun kolaborasi multipihak tersebut dalam rangka mempromosikan integritas di sektor publik dan swasta.

Namun demikian, seringkali sejumlah upaya tersebut belum berjalan beriringan dengan meningkatnya kualitas tata kelola di sektor infrastruktur. Jamak diketahui bahwa Pemerintah Indonesia kerap kali menyalurkan investasi yang sangat besar di sektor infrastruktur¹, terutama yang masuk kategori Proyek Strategis Nasional (PSN).² Di mana juga telah menjadi bagian integral dari upaya pemulihan pasca pandemi Covid-19. Data Komisi Pemberantasan Korupsi bahkan menegaskan bahwa sektor infrastruktur merupakan salah satu yang paling rawan korupsi, dengan total lebih dari 50 kasus sejak tahun 2018.³

-
- ¹ Dana yang dikucurkan untuk pembangunan infrastruktur di Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, meningkat dari tahun ke tahun. Mulai dari sebesar Rp119 triliun di 2019, naik menjadi Rp 120 triliun di 2020, dan mencapai Rp150 triliun pada 2021. Sedangkan untuk tahun 2023, Pemerintah mengalokasikan dana APBN sebesar Rp 367,7 hingga 402,7 triliun untuk anggaran infrastruktur, termasuk didalamnya untuk pembangunan IKN sebesar Rp27 hingga 30 triliun.
 - ² Melalui Proyek Strategis Nasional (PSN), Pemerintah berupaya melakukan upaya percepatan proyek-proyek yang dianggap strategis dan memiliki urgensi tinggi untuk dapat direalisasikan dalam kurun waktu yang singkat.
 - ³ Sepanjang tahun 2018-2019, KPK telah menangani 17 kasus korupsi di bidang infrastruktur. Lalu meningkat menjadi 36 kasus pada periode 2020 hingga Maret 2021. Dan terakhir pada tahun 2022 terdapat 3 (tiga) Kepala Daerah yang tertangkap tangan oleh KPK akibat menerima suap/gratifikasi agar mendapatkan paket pekerjaan di Dinas PUPR.

Padahal, persoalan tata kelola yang buruk ini masih menjadi salah satu ancaman utama yang membayangi kegagalan dari banyaknya pembangunan proyek infrastruktur. Masalah ini misalnya masih mudah dilihat dari banyaknya pekerjaan dan penyelesaian proyek yang tak kunjung selesai, minim persaingan yang sehat, hingga meningkat drastisnya nilai biaya dan hutang bagi pemerintah dan investor swasta. Sekelumit potret masalah di atas pada gilirannya akan berdampak buruk bagi kualitas proyek infrastruktur secara khusus, dan berpotensi mengganggu kemajuan politik, ekonomi dan sosial di masyarakat dalam jangka panjang.

Oleh karenanya, keberadaan sebuah metode yang mampu mendukung penguatan tata kelola yang baik di sektor infrastruktur amatlah penting. Membangun tata kelola yang baik di sektor infrastruktur krusial mengingat *pertama*, tata kelola yang lemah cenderung lambat dalam mengirim sinyal risiko dan kurang responsif untuk mengembangkan strategi mitigasinya, khususnya pada tahap pengambilan keputusan, yang akan berdampak buruk bagi kualitas proyek infrastruktur itu sendiri.

Kedua, sektor infrastruktur secara inheren dibentuk oleh prioritas-prioritas politik, yang seringkali berbenturan dengan mekanisme dan prinsip tata kelola yang baik. Situasi ini semakin kompleks karena sektor infrastruktur memiliki banyak ciri khas yang unik, mulai dari sulitnya membandingkan harga, banyaknya aktor-aktor yang terlibat, jangka waktu pembangunan yang panjang, dan kentalnya budaya kerahasiaan yang berkontribusi pada tingginya risiko korupsi dan kerentanan di sektor ini.

Ketiga, sektor infrastruktur acapkali menjadi ajang “bancakan” proyek bagi elit politik untuk ikut mereguk keuntungan.⁴ Fenomena yang dikenal sebagai *rent-seeking* marak terjadi di tengah target pemerintah mengejar kuantitas pembangunan fisik ini. Hal ini berdampak pada kerugian ekonomi, sosial dan lingkungan. Infrastruktur menjadi salah satu “primadona” korupsi. Menurut Studi Bank Dunia mencatat terjadi *mark-up* yang sangat tinggi bahkan mencapai 40 persen. KPK mencontohkan dalam sebuah kasus korupsi infrastruktur, dari nilai kontrak 100 persen, ternyata nilai riil infrastruktur hanya tinggal 50 persen, karena sisanya dibagi-bagi dalam proyek bancakan para koruptor.⁵

⁴ Koran Tempo. (2016). *DPR Disebut Bancakan Proyek*. <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/396268/dpr-disebut-bancakan-proyek> diakses pada 14 Agustus 2023.

⁵ ACLC KPK. (2022). *Kenali Bahayanya Dampak Korupsi di Berbagai Bidang Ini*. <https://aclc.kpk.go.id/aksi-informasi/Eksplorasi/20220520-kenali-bahayanya-dampak-korupsi-di-berbagai-bidang-ini> diakses pada 14 Agustus 2023.

Sehingga dalam rangka mendukung kebutuhan di atas, Transparency International Indonesia bersama Transparency International Australia telah menjalankan uji coba **Infrastructure Corruption Risk Assessment Tool** (ICRAT)⁶ di Indonesia sejak Mei 2023. Tata kelola proyek-proyek infrastruktur yang lebih baik merupakan kunci untuk meningkatkan kualitas investasi infrastruktur dan pada ujungnya memberikan kebermanfaatn bagi publik. Hasil ICRAT diharapkan juga dapat digunakan juga sebagai masukan konstruktif bagi pemerintah, swasta dan publik luas untuk memperkuat langkah-langkah mitigasi risiko korupsi di sektor infrastruktur sebagai aksi kolektif.

B. Cakupan Penelitian

Penelitian ini difokuskan untuk memahami, mengidentifikasi dan menilai kerentanan sistemik dan risiko korupsi dalam tahap pemilihan proyek dalam siklus proyek infrastruktur.⁷ Diharapkan, dengan menggunakan instrumen ICRAT, para pemangku kepentingan terutama kelompok organisasi masyarakat sipil dapat mempromosikan akuntabilitas dalam sebuah proyek infrastruktur publik.

Proses uji coba ICRAT di Indonesia dimulai dengan menilai empat proyek infrastruktur Pemerintah, antara lain:

- **Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung** yang termasuk Proyek Strategis Nasional (PSN);
- **Proyek Jembatan Pulau Balang di Ibu Kota Negara (IKN)**
- **Proyek Pusat Pendidikan Pelatihan Sekolah Olahraga Nasional (P3SON) Hambalang** serta;
- **Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I** yang termasuk dalam kategori proyek investasi hijau.

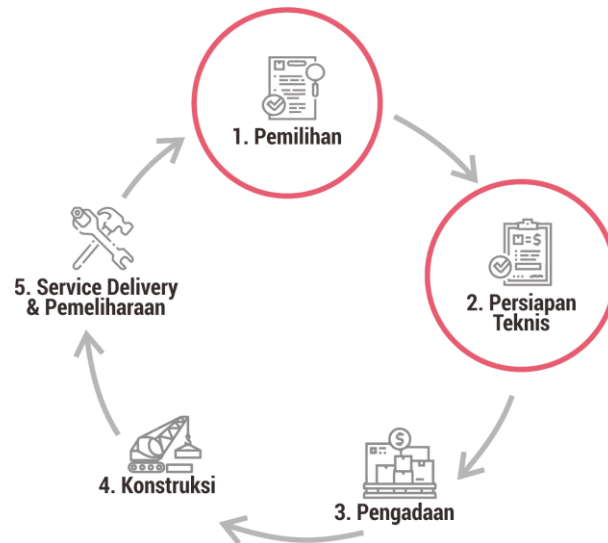
Keempat proyek tersebut dipilih karena adanya ketersediaan dan akses data, sumber pendanaan total nilai investasi besar, status proyek sudah selesai ataupun akan segera selesai, skema pengadaan yang beragam, serta tingginya perhatian publik, seperti adanya sorotan dari hasil audit ataupun liputan media tentang kinerja yang tidak optimal, pelanggaran etik, dugaan maladministrasi, maupun dampak negatif dari pembangunan tersebut terhadap lingkungan maupun masyarakat lokal, terutama bagi perempuan dan kelompok adat.

⁶ Transparency International Australia. (2022). *The Infrastructure Corruption Risk Assessment (ICRAT) Tool* <https://transparency.org.au/icrat/>

⁷ Tahap pemilihan proyek mencakup semua proses keputusan sebelum kontrak dan konstruksi dimulai. Pada tahapan ini, instrumen ICRAT melihat komponen perencanaan strategis, studi kelayakan, analisis biaya dan/ manfaat, serta penilaian risiko.

Tahapan pemilihan proyek diuraikan pada Gambar 1 di bawah ini:

Gambar 1. Siklus Proyek Infrastruktur



Pilihan terhadap keempat proyek infrastruktur tersebut secara khusus karena proyek-proyek tersebut merupakan sektor-sektor kunci di mana pemerintah dan/ sektor swasta berinvestasi besar. Proyek-proyek yang dipilih dalam uji coba ini juga memiliki profil tinggi dengan banyaknya perhatian media, meskipun pada umumnya terbukti lebih menantang untuk mendapatkan informasi yang relevan dan kerja sama dari otoritas terkait.

Selain itu, sebagai ruang pembelajaran, tim peneliti berupaya untuk memilih proyek-proyek infrastruktur yang beragam. Sebagai contoh dari sisi durasi, dua proyek yakni Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) dan Proyek Jembatan Pulau Balang di Ibu Kota Nusantara (IKN) sampai dengan saat ini masih berjalan atau masih dalam fase pembangunan. Di sisi lain, proyek Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I telah selesai di tahun 2018. Sementara untuk Proyek Pusat Pendidikan Pelatihan Sekolah Olahraga Nasional (P3SON) Hambalang berhenti karena berkaitan dengan perkara korupsi yang sudah memiliki putusan pengadilan tetap.

Beragamnya dinamika proyek infrastruktur yang dipilih juga tergambar dari sisi sumber pendanaannya. Pada proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung misalnya, dipilih karena merupakan satu dari sekian banyak proyek yang dimandatkan di dalam Proyek Strategis Nasional (PSN) sesuai Peraturan Menteri Koordinator Perekonomian Nomor 9 Tahun 2022 dan Peraturan Presiden Nomor 120 Tahun 2022 tentang Penugasan Khusus dalam Rangka Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur. Proyek PSN sendiri merupakan proyek yang dianggap strategis dan memiliki urgensi tinggi untuk dapat direalisasikan dalam kurun waktu yang singkat yang harus selesai pada Semester I tahun 2024.

Sementara untuk Proyek Jembatan Pulau Balang di Ibu Kota Negara (IKN) dan Proyek Pusat Pendidikan Pelatihan Sekolah Olahraga Nasional (P3SON) Hambalang merupakan proyek-proyek yang didanai sepenuhnya oleh APBN. Sementara proyek Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I termasuk pada daftar proyek yang berkaitan langsung dengan dana investasi hijau dan transisi energi dengan skema *Business-to-Business* (B2B). Keberagaman sumber pendanaan dan *nature* dari proyek infrastruktur itu sendiri diharapkan dapat memberikan variasi pembelajaran selama proses implementasi instrumen ICRAAT.

Selain membandingkan perubahan dan dinamika dari konteks hukum dan kebijakan infrastruktur tersebut, studi ini juga hendak melihat sejauh mana kerentanan di dalam proses pengambilan keputusan berdampak pada mitigasi risiko korupsi. Sebagai tambahan, studi ini juga akan mengulas kasus-kasus korupsi di bidang infrastruktur yang terungkap sebagai alat verifikasi temuan risiko.

C. Metode Pengumpulan Data

Tim peneliti dipimpin langsung oleh Transparency International Indonesia, yang terdiri dari 1 peneliti utama, 3 orang asisten peneliti, 2 orang penasihat eksternal, serta 3 orang enumerator. Selama proses penelitian dilakukan, tim peneliti mengundang pakar-pakar dari berbagai bidang—termasuk dari pemerintah, sektor swasta, profesional dan organisasi masyarakat sipil—untuk membagikan pandangannya, baik untuk instrumen ICRAAT maupun selama proses penelitian secara umum. Memastikan keberagaman pandangan merupakan elemen yang krusial agar informasi yang diperoleh dapat representatif dan berimbang.

Proses penelusuran data dilakukan secara independen oleh tim peneliti TI Indonesia. Pada tahap ini, tim peneliti memadukan proses pencarian data primer dan sekunder dari diskusi kelompok terfokus, pencarian data dari *open sources* hingga permohonan informasi secara formal kepada sejumlah lembaga terkait. Sejumlah data dan informasi yang telah diperoleh akan digunakan untuk kebutuhan pengisian borang dari instrumen ICRAAT dengan kombinasi pendekatan kuantitatif dan kualitatif.



1. Diskusi Kelompok Terfokus

Selama proses penyusunan studi ICRAAT, tim peneliti melakukan tiga kali diskusi kelompok terfokus secara terpisah. Diskusi pertama dilakukan dengan mengundang para pemangku kepentingan dari lembaga pemerintah, profesional dan asosiasi profesional sektor infrastruktur, serta organisasi masyarakat sipil untuk curah pendapat demi menyempurnakan batasan ruang lingkup proyek serta pengumpulan data terkait konteks pembangunan sektor infrastruktur.

Pada agenda yang dilaksanakan November 2022 ini, diskusi mengundang sejumlah pemangku kepentingan dari Pemerintah meliputi Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman & Investasi; Kementerian Investasi; Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; Kantor Staf Kepresidenan; Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK); Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah (LKPP); Kejaksaan Agung Indonesia; Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP); Ombudsman Indonesia; Kamar Dagang Indonesia (KADIN); Sekretariat Nasional Pencegahan Korupsi.

Sementara dari pihak swasta (termasuk BUMN) maupun organisasi masyarakat sipil turut mengundang dari PT Wijaya Karya (Persero) Tbk; PT Jaya Konstruksi Manggala Pratama Tbk; Gabungan Jasa Konstruksi Nasional (GAPENSI); Alliance for Integrity (di Indonesia); CoST – the Infrastructure Transparency Initiative (CoST) di Indonesia; Kemitraan Infrastruktur Indonesia Australia (KIAT); Indonesia Global Compact Network (IGCN); Pusat Studi Infrastruktur Strategis (PUKIS); Indonesia Corruption Watch; dan Forum untuk Transparansi Anggaran (FITRA). Terdapat kesepakatan secara umum bahwa instrumen ICRAAT dapat mendukung para pemangku kepentingan terkait untuk mengidentifikasi, menilai dan mengkomunikasikan risiko korupsi yang timbul selama pemilihan proyek infrastruktur.

Tim peneliti telah menyiapkan sejumlah pertanyaan kunci terkait *legal environment* sektor infrastruktur, perkembangan pembangunan infrastruktur, proses pemilihan proyek infrastruktur, mekanisme pengawasan, penerapan *integrity due diligence*, serta dampak terhadap aspek sosial dan lingkungan yang ditimbulkan dari aktivitas pembangunan infrastruktur. Metode pengumpulan data melalui diskusi ini adalah metode yang paling efektif dan efisien karena terdapat kekayaan data dari berbagai latar belakang informan yang hadir, sehingga dapat digali lebih dalam dari interaksi antara para informan.

Diskusi tersebut kemudian dilanjutkan diskusi terfokus di internal tim peneliti TI Indonesia pada Februari 2023. Agenda diskusi bertujuan untuk mengidentifikasi dan memverifikasi risiko, kemungkinan, dan dampak dari korupsi yang ditimbulkan akibat dari buruknya tata kelola sektor infrastruktur di Indonesia yang berangkat dari hasil diskusi terfokus sebelumnya.

Kesempatan diskusi ini juga dimanfaatkan untuk secara spesifik membangun indikator-indikator pemilihan proyek yang akan dinilai⁸, serta daftar panjang dari sejumlah pilihan proyek-proyek infrastruktur yang dapat dipilih. Sementara dari segi daftar pilihan proyek, tim peneliti memilih tiga kategori proyek yang meliputi Proyek Strategis Nasional (PSN), non-Proyek Strategis Nasional (non-PSN), serta proyek berbasis investasi hijau. Ketiga kategori proyek ini dianggap memiliki signifikansi yang besar baik dalam relevansinya dengan rezim kebijakan infrastruktur saat ini serta nominal investasi yang juga besar.

Dari ketiga kategori proyek itu, tim peneliti mendaftarkan sepuluh kandidat proyek terpilih yaitu dari kategori PSN meliputi Jalan Tol Akses Pelabuhan Patimban, Pelabuhan Patimban, Bandara Kertajati, Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCIC), Kawasan Industri Terintegrasi Batang, Bendungan Bener dan Pembangunan Bahan Bakar Hijau Cilacap. Sementara dari kategori non-PSN meliputi Pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN) yaitu Jembatan Pulau Balang serta Proyek Wisma Atlet Hambalang. Pada kategori proyek berbasis investasi hijau, proyek yang dipilih adalah Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I.

Pada forum diskusi tersebut, diputuskan bahwa tiga proyek yakni Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCIC), Jembatan Pulau Balang, Proyek Wisma Atlet Hambalang, serta Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I dijadikan empat proyek *piloting* instrumen ICRA di Indonesia karena memenuhi kebutuhan indikator-indikator diatas.

Sementara forum diskusi terfokus ketiga merupakan forum khusus yang dirancang untuk memeriksa kembali hasil temuan. Forum ini diadakan pada Juni 2023 yang dihadiri seluruh tim peneliti guna mendapatkan umpan balik terhadap laporan ICRA baik secara substantif maupun teknis, memperkaya informasi seputar risiko korupsi di sektor infrastruktur dan langkah untuk merespon sejumlah risiko tersebut, serta mengidentifikasi peluang tindak lanjut dari hasil laporan ICRA.

⁸ Dari segi indikator, terdapat lima komponen utama meliputi (1) ketersediaan dan akses data, (2) sumber pendanaan total nilai investasi besar, (3) status proyek sudah selesai ataupun akan segera selesai, (4) skema pengadaan yang beragam, serta (5) tingginya perhatian publik, seperti adanya sorotan dari hasil audit ataupun media tentang kinerja yang tidak optimal, pelanggaran etik, dugaan maladministrasi, maupun dampak negatif dari pembangunan tersebut terhadap lingkungan maupun masyarakat lokal, terutama bagi perempuan dan kelompok adat.

Selama proses diskusi terfokus, berbagai narasumber ahli pun turut dilibatkan untuk memberikan informasi. Para narasumber ahli tersebut merupakan pakar dibidang pengadaan proyek infrastruktur Indonesia, keterbukaan informasi, dan memiliki pengalaman luas bekerja di dalam sektor infrastruktur di Indonesia. Selain ditujukan untuk memberikan informasi, forum diskusi kelompok pada Juni 2023 juga didedikasikan oleh tim peneliti untuk melakukan konsultasi dengan tim panelis yang berasal dari berbagai pemangku kepentingan termasuk masyarakat sipil, sektor swasta dan pemerintah untuk mendukung tim peneliti melakukan tugas, khususnya pada tahapan awal agar proyeksi implementasi ICRAT dapat sesuai dengan profil risiko korupsi di Indonesia.

Proses pelibatan para narasumber ahli dan kelompok penasihat ini sangat membantu memastikan penilaian yang seimbang, memperkaya dan memvalidasi informasi, serta meningkatkan kredibilitas laporan akhir ICRAT. Dalam mayoritas proyek yang diuji coba di Indonesia, informasi tentang proyek cenderung sulit diperoleh—baik karena tidak tersedia untuk umum, atau lembaga terkait enggan dan/ lambat untuk merespons. Oleh karena itu, tim panelis menjadi penting untuk mengkonsultasikan penilaian terkait proyek-proyek tersebut.

2. Pencarian Data *Open Sources*

Kegiatan ini dilakukan untuk menggali data yang tersedia secara publik yang tertuang di sumber-sumber dari laman resmi. Langkah ini dilakukan untuk mendapatkan data dan informasi yang lebih rinci terkait pertanyaan kunci, termasuk terkait proses pemilihan proyek, identifikasi kesenjangan antara peraturan resmi dan prakteknya di lapangan, daftar kebijakan yang terkait serta memvalidasi kerentanan-kerentanan dan risiko korupsi yang terjadi serta dampak yang ditimbulkan.

Sumber dari laman resmi yang dimaksud termasuk meliputi laman resmi pemerintah, laman resmi perusahaan atau kontraktor proyek terkait, maupun laporan penelitian dari berbagai organisasi masyarakat sipil. Proses penelusuran data ini dilakukan pada rentang waktu Januari sampai Juli 2023.

3. Permohonan Informasi

Langkah untuk mengakses informasi publik terkait proyek-proyek infrastruktur ini dilakukan karena minimnya informasi yang tersedia secara serta-merta di berbagai laman resmi. Informasi terkait data proyek infrastruktur pemerintah, sebagaimana mandat dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 termasuk dalam jenis informasi yang terbuka untuk publik, sehingga Pemerintah dikenai kewajiban untuk mengumumkannya secara serta merta, melalui cara yang mudah dijangkau oleh masyarakat dan dalam bahasa yang mudah dipahami.

Ketentuan ini juga diwajibkan untuk dibuka sesuai Peraturan Komisi Informasi Nomor 1 Tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Informasi Publik, khususnya Pasal 14 huruf (i) tentang pengadaan barang dan/ jasa, dan Pasal 15 ayat 9 tentang informasi pengadaan barang dan/ jasa pemerintah. Selain itu sebagaimana yang diatur dalam Undang Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, pada Pasal 7 ayat (1) dijelaskan bahwa Badan Publik wajib menyediakan, memberikan dan/atau menerbitkan Informasi Publik yang berada dibawah kewenangannya kepada Pemohon Informasi Publik.

Tim peneliti menyampaikan surat resmi permohonan informasi kepada Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (PPID) pada PT. Kereta Cepat Indonesia China terkait proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk proyek Jembatan Pulau Balang di Ibu Kota Nusantara (IKN), serta Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral untuk proyek Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I pada Juli 2023.

Daftar informasi yang diminta oleh tim peneliti meliputi:

- a. Laporan tahunan proyek;
- b. Laporan audit Badan Pemeriksa Keuangan (BPK)/Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP);
- c. Harga Perkiraan Sendiri (HPS) serta Riwayat HPS;
- d. Kerangka Acuan Kerja (KAK) proyek;
- e. Dokumen kontrak pengadaan proyek;
- f. Dokumen Studi Kelayakan dan Dokumen Lingkungan Hidup, termasuk Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL);

Langkah permohonan informasi ini diharapkan dapat memberikan informasi yang lebih komprehensif terhadap proyek-proyek infrastruktur diatas. Namun demikian, hingga laporan ini selesai ditulis pada Agustus 2023, tidak ada tanggapan yang sesuai dengan kebutuhan permohonan informasi, baik secara teknis waktu maupun substansi jawaban.

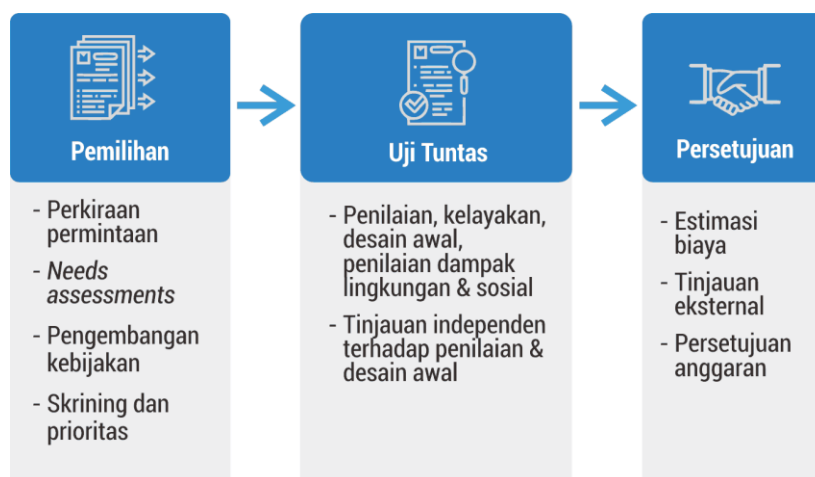


Foto: democrazy.id

II. INSTRUMEN IC RAT DAN RELEVANSINYA DI INDONESIA

Kurangnya transparansi dan akuntabilitas dalam tahapan pemilihan proyek infrastruktur merupakan salah satu akar penyebab korupsi. Instrumen *Infrastructure Corruption Risk Assessment Tool* (ICRAT)⁹ digunakan peneliti untuk membantu mengidentifikasi, menilai penyebab korupsi, dan risiko korupsi dalam pemilihan proyek infrastruktur di Indonesia. ICRAT pertama kali dikembangkan oleh Transparency International Australia¹⁰ dalam rangka menyediakan sebuah metodologi yang konsisten, jelas, dan kuat untuk mengidentifikasi dan menilai risiko-risiko korupsi di sektor infrastruktur.

Gambar 2. Tahapan Pemilihan Proyek



⁹ Selain instrumen ICRAT, terdapat sejumlah pendekatan lain seperti yang dikembangkan oleh [CoST](#) (*The Infrastructure Transparency Initiative*), [Proyek Sistem Anti-Korupsi](#) yang dikembangkan oleh *Global Infrastructure Anti-Corruption Centre*, dan [Pakta Integritas](#) Transparency International yang telah membantu masyarakat sipil selama tahap pengadaan dan konstruksi dari siklus proyek, yaitu persiapan, pengadaan, dan konstruksi.

¹⁰ Instrumen ICRAT dikembangkan dengan dukungan dari Departemen Luar Negeri dan Perdagangan Pemerintah Australia (DFAT) dan Kementerian Luar Negeri dan Perdagangan Selandia Baru (MFAT) untuk implementasi "*TI Indo-Pacific Partnership for Strong, Transparent, Responsive & Open Networks for Good Governance 2020 - 2023*"

Dengan demikian, kehadiran ICRAAT dapat membantu mengatasi kesenjangan ini melalui identifikasi celah yang memungkinkan korupsi terjadi di awal siklus proyek. Sebagai sebuah pendekatan, ICRAAT utamanya dapat membantu mengidentifikasi wilayah yang rentan terhadap korupsi besar, serta menilai 'wilayah abu-abu' (*grey areas*) dari perilaku korupsi (seperti pengaruh yang tidak semestinya (*undue influence*) yang mungkin secara teknis tidak ilegal namun dapat menyebabkan inefisiensi, ataupun peningkatan biaya), serta disaat bersamaan dapat melengkapi masyarakat sipil dan pemangku kepentingan lainnya untuk memisahkan risiko korupsi seperti *undue influence* dari mismanajemen.

Secara khusus, instrumen ICRAAT dapat memberikan manfaat bagi para pemangku kepentingan dalam proyek infrastruktur:

1. **Bagi masyarakat sipil** untuk meningkatkan kapasitas untuk lebih memahami risiko korupsi dan memberikan kesempatan untuk berpartisipasi selama proses pemilihan proyek infrastruktur yang sering kali tidak jelas;
2. **Bagi pemerintah** untuk memberikan bukti terhadap adanya kelemahan dan kesenjangan kelembagaan yang mungkin berkontribusi terhadap kegagalan integritas dan hasil yang buruk dalam pembangunan infrastruktur. Kehadiran instrumen ini juga akan membantu meningkatkan kapasitas kelembagaan pemerintah dalam menilai kekuatan dan kelemahan proses pemilihan proyek mereka;
3. **Bagi pelaku usaha infrastruktur** dapat mendapat manfaat dari proyek infrastruktur yang lebih siap yang telah dipilih untuk alasan yang tepat, membantu perusahaan untuk lebih memahami dan mengurangi risiko korupsi, serta mengurangi risiko melakukan bisnis dan kerusakan reputasi;
4. **Bagi investor infrastruktur** dapat menggunakan alat ini untuk membantu dalam memutuskan pasar yang tepat bagi investasi mereka, dan risiko korupsi yang perlu dikelola.

Secara umum, ICRAAT diharapkan pada akhirnya dapat mendorong peningkatan transparansi dan pengurangan risiko korupsi akan mendorong perusahaan-perusahaan di sektor infrastruktur lebih kompeten dan meningkatkan kepatuhan terhadap standar kinerja internasional, serta pada gilirannya akan mampu mengurangi korupsi.

Instrumen ICRAAT ini sendiri menggunakan pendekatan dua tingkat penilaian (*two levels of assessment*) dengan rincian sebagaimana dibawah ini. Tujuan dari pendekatan dua tingkat adalah untuk memberikan kesempatan bagi tim peneliti memilih tingkat kerincian yang sesuai dengan situasi dan konteks.

Sehingga sangat mungkin tim peneliti memutuskan untuk menyelesaikan proses penilaian di Tingkat I, baik karena alasan bahwa tahap ini telah mengungkapkan informasi yang cukup dan memiliki pesan yang substansial untuk memandu keterlibatan para pemangku kepentingan, ataupun juga karena waktu dan sumber daya yang tersedia untuk penelitian ini terbatas.

1. **Tingkat I – Penilaian Awal (*Initial Assessment*)** yang berfokus pada konteks luas (politik dan administrasi) dari proses seleksi dan proyek infrastruktur itu sendiri, dengan menggunakan data yang siap dikumpulkan untuk menghasilkan laporan penilaian awal. Langkah pertama dilakukan dengan melakukan pengumpulan dan analisis data. Tahap ini dilakukan untuk menentukan ruang lingkup penelitian.

Ruang lingkup yang difokuskan peneliti adalah dengan memetakan dan menilai bisnis proses dari tahapan pemilihan proyek infrastruktur sebagaimana yang telah diatur oleh peraturan perundangan-undangan serta pedoman resmi pemerintah. Kemudian peneliti mengumpulkan informasi mengenai praktek-praktek dalam mengimplementasikan proses dan mengenai faktor-faktor kontekstual yang relevan untuk selanjutnya dilakukan identifikasi kerentanannya terhadap korupsi dari proses, praktek, dan konteks yang telah dianalisis.

2. **Tingkat II - Penilaian Lanjutan (*Detailed Assessment*)** dari aspek-aspek dalam proses pemilihan proyek yang telah disorot oleh penilaian awal, lalu memeriksanya secara lebih mendalam. Bagian kedua, diawali dengan melakukan identifikasi untuk melihat kerentanan dan kekuatan yang terdapat di dalam proses dan praktek dari tahap pemilihan proyek infrastruktur yang rentan terhadap praktik korupsi. Selanjutnya, tim peneliti melakukan penilaian terhadap hasil identifikasi risiko korupsi yang berasal dari kerentanan-kerentanan tersebut.

Peneliti juga memunculkan sebuah risiko baru dengan mengadopsi dan memodifikasi risiko-risiko umum berdasarkan fakta di lapangan. Hal ini dilakukan peneliti sebelum menilai setiap risiko korupsi dan menganalisa bukti kemungkinan munculnya risiko serta kemungkinan dampaknya. Terakhir, menentukan risiko korupsi mana yang harus menjadi prioritas tindakan untuk transisi yang efektif dari penelitian ke tindakan dalam menyusun strategi anti korupsi. Tentunya risiko-risiko yang dinilai sebagai risiko prioritas TI Indonesia adalah risiko-risiko korupsi yang ingin dimitigasi atau dikelola oleh TI Indonesia.

Tim peneliti kemudian dapat memutuskan untuk melanjutkan dengan penilaian rinci Tingkat II, yang akan membutuhkan sumber daya tambahan dan akses ke keahlian. Penilaian Tingkat II adalah penilaian lebih lanjut, mendalam, dari kerentanan korupsi spesifik yang sebelumnya telah diidentifikasi dalam penilaian Tingkat I dan dapat mengidentifikasi situasi dimana individu atau kelompok mungkin berpengaruh pada proses pengambilan keputusan demi keuntungannya sendiri.

Diluar kedua tahapan utama diatas, terdapat langkah terakhir yakni **Tingkat III – Komunikasi Temuan dan Tindak Lanjut**. Pada langkah ini, tim peneliti dimandatkan untuk mengkomunikasikan hasil penilaian dan merekomendasikan tindakan untuk mengurangi risiko korupsi yang telah diidentifikasi.

Pada bagian ketiga, dilakukan penyampaian hasil temuan untuk mendapatkan masukan yang mendalam terhadap hasil penelitian. Sehingga para ahli dari berbagai lembaga kerja sama multilateral, organisasi-organisasi non-pemerintah dan internasional dan badan-badan industri dapat memberikan umpan balik dalam mengembangkan perangkat ICRA. Langkah tersebut menjadi penting untuk membantu TI Indonesia menindaklanjuti potensi kerja sama di antara para pemangku kepentingan berdasarkan hasil penelitian.

Secara lebih rinci, ketiga tingkatan penggunaan instrumen ICRA dapat disimak sebagai berikut:

Tabel 1. Langkah Penilaian ICRA

Tahap 1. Penilaian Awal	Tahap 2. Penilaian Lanjutan* ¹¹	Tahap 3. Komunikasi Temuan dan Tindak Lanjut
1. Menilai konteks	5. Mengidentifikasi risiko korupsi yang spesifik	6. Merespon risiko
2. Mengelompokkan tahap pemilihan proyek		7. Mitigasi risiko
3. Mengidentifikasi kerentanan proyek		8. Pelaporan
4. Menilai indikasi risiko korupsi		



¹¹ Tahap ini opsional

Dari tabel diatas, secara ringkas dapat dilihat bahwa instrumen ICRAT dapat dilakukan dalam enam langkah yang meliputi:

1. Langkah **1 hingga 4** digunakan untuk melakukan **penilaian Tingkat I**
 - a. **Langkah 1** menilai risiko korupsi dalam *Konteks Umum* di mana proyek infrastruktur sedang dibangun.
 - b. **Langkah 2** mengategorikan *proses pemilihan proyek* yang digunakan atau telah digunakan pemerintah untuk proyek infrastruktur yang sedang ditinjau.
 - c. **Langkah 3** menilai proyek spesifik yang telah dipilih untuk ditinjau, guna mengidentifikasi apakah kriteria seleksi dan proses penilaian yang baik diikuti.
 - d. **Langkah 4** menarik hasil dari Langkah 1 hingga 3 untuk menghasilkan *Risiko Indikatif Korupsi*.
2. Langkah **5** bersifat opsional dan dapat digunakan untuk melakukan penilaian **Tingkat II**. Langkah ini dilakukan untuk memeriksa kembali kriteria seleksi dan proses penilaian yang dinilai pada **Langkah 3** secara lebih mendalam. Proses ini dilakukan untuk memahami variabel kerentanan secara lebih rinci dan apakah kerentanan tersebut lebih mungkin disebabkan oleh mismanajemen, kelalaian atau pengaruh yang tidak semestinya (*undue influence*).
3. Langkah **6 hingga 8** ditujukan untuk **Tingkat III** yang digunakan untuk menyimpulkan (yaitu setelah Tingkat I, atau Tingkat II dilakukan) dan bersiap untuk mengkomunikasikan hasilnya. Langkah ini membantu menarik kesimpulan, menyusun materi untuk pelaporan tindak lanjut dan memandu tim peneliti memberikan rekomendasi tindakan mitigasi. Bagian terakhir dari langkah ini adalah menghasilkan laporan ringkasan untuk mengkomunikasikan temuan penilaian kepada para pemangku kepentingan, terutama diantaranya pejabat pemerintah dan media.



III. POTRET DINAMIKA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

A. Infrastruktur dan Perburuan Rente Era Orde Baru

Dinamika ekonomi-politik pembangunan sektor infrastruktur di Indonesia dari masa ke masa sering diwarnai ketegangan antar rezim. Infrastruktur dianggap sebagai arena yang tepat untuk melangsungkan konsolidasi kekuasaan guna mempertahankan *status quo* seiring dengan menguatnya fundamental ekonomi sejak awal era Orde Baru.

Sejak masa-masa kepemimpinan terpusat Soeharto, formulasi kebijakan infrastruktur cenderung berupaya menguntungkan kelompok tertentu. Sebagai contoh, pembangunan masif dari pengoperasian jalan tol dengan panjang 59 KM yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi atau yang lebih dikenal dengan Tol Jagorawi, dikritik keras kala itu karena selain dinilai tidak berpihak pada agenda pemerataan ekonomi, semua proyek yang berkaitan dengan jalan tol dikuasai oleh kroni-kroni dari Soeharto.

Lainnya, agenda privatisasi jalan tol yang digagas sejak tahun 1980-an, telah menguntungkan perusahaan pengelola jalan tol yang dikuasai anak Soeharto melalui skema perjanjian kuasa pengusahaan (PKP) dengan PT Jasa Marga. Pada tahun 1987, pemerintah memilih PT Citra Marga Nusaphala Persada (CMNP)—anak perusahaan PT Citra Lamtorogung Persada (CLP) – perusahaan milik Siti Hardijanti Rukmana atau Tutut Soeharto—untuk membangun jalan tol swasta pertama di Indonesia, yaitu Tol Pelabuhan di Jakarta Utara yang dibuka pada 1989¹².

Sementara adik bungsu Tutut, Hutomo Mandala Putra atau Tommy Soeharto, yang kalah dari saudara perempuannya dalam perebutan Jalur Utara-Selatan, diberikan hak untuk memperpanjang jalan tol Jakarta–Tangerang sejauh 73 KM ke arah Merak. Perusahaan Konglomerasi Tommy, PT Humpuss, menyelesaikan jalan tol secara bertahap dari 1992 hingga 1996.

¹² CNN Indonesia. (2021). *Tol Jagorawi: Tonggak Sejarah Jalan Bebas Hambatan*. <https://www.kompas.id/baca/riset/2021/12/22/tol-jagorawi-tonggak-sejarah-jalan-bebas-hambatan>, diakses pada 18 Mei 2023

Rencana pembangunan jalan tol tersebut terus diperluas, melalui dibangunnya JORR (*Jakarta Outer Ring Road*) sepanjang 69 KM, serta diperkenalkan pula pembangunan jalan Tol Trans Jawa (1995-1996) melalui skema konsesi¹³. Selain itu, pembangunan irigasi hingga penyediaan bendungan dalam rangka swasembada pangan juga menjadi 'primadona' pada era Soeharto. Atas sejumlah capaian pembangunan ini, Bank Dunia pada tahun 1993 tak segan menyebut Indonesia sebagai harimau Asia Timur yang baru muncul, sebelum krisis ekonomi tahun 1997 menghantam.

Jatuhnya Soeharto sangat berdampak pada investasi infrastruktur dan proyek-proyek publik seperti ambisi pembangunan Tol Trans Jawa yang akhirnya sempat berhenti. Situasi krisis mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dan mencabut infrastruktur berskala besar melalui [Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1997](#). Namun meskipun kekuasaan Soeharto runtuh dan banyak proyek dibatalkan, mayoritas industri jalan tol masih dikuasai oleh anak-anak Soeharto maupun kroninya, termasuk yang tercermin dalam konsesi pembangunan Tol Trans Jawa sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut:

Tabel 2. Distribusi Konsesi Tol-Trans Jawa (1995-1996)¹⁴

No	Jalur Tol	Pengembang	Biaya
1	Sadang–Subang (37 km)	Concord Benefit Enterprises Ltd	Rp 476 miliar
2	Subang–Dawuan (52 km)	PT Bhaskara Lokabuana	Rp 407,5 miliar
3	Dawuan–Palimanan (24 km)	Van der Horst, Ltd., Johannes Kotjo, mantan eksekutif Grup Salim, konglomerat terkemuka di Indonesia	US\$144 juta
4	Kanci (Cirebon)–Pejagan (Brebes) (35 km)	Bakrie Investindo	
5	Pejagan–Pemalang (56 km) dan Pemalang–Batang (37 km)	PT Sumber Mitra Jaya, K. Gowindasamy	
6	Batang–Semarang (75 km)	PT Marga Setiapuritama, Michael Lie	
7	Semarang–Solo (76 km)	PT Karsa Semesta Indah, Husodo Angkosubroto (anak) & Go Soei Kie a.k.a. Dasuki Angkosubroto (ayah)	
8	Solo–Kertosono (177 km)		
9	Kertosono–Mojokerto (39 km)	Grup Hanurata, Soeharto dan saudara tirinya, Probosutedjo	

¹³ Detikfinance. (2014). *Ini Dia Tol Lingkar Jakarta yang Pertama Kali Dibangun*. <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2643049/ini-dia-tol-lingkar-jakarta-yang-pertama-kali-dibangun>, diakses pada 2 Mei 2023

¹⁴ Davidson, Jamie S. (2015). *Indonesia's Changing Political Economy: Governing the Roads*, Chapter 2, p. 29 <https://www.jstor.org/stable/24916617> diakses pada 9 April 2023

10	Mojokerto–Surabaya (37 km)	PT Moeladi, Arry Moeladi Soemopawiro	
11	Gempol–Pandaan (13 km)	PT Margabumi Adhikaraya (konsorsium), Moertomo Basoeki	
12	Pandaan–Malang (30 km)	Setdco Group, Setiawan Djody	Rp 217 miliar
13	Pasuruan–Probolinggo (40 km)	PT Bukaka Teknik Utama, Jusuf Kalla	
14	Probolinggo–Banyuwangi (170 km)		



Ruas jalan tol Transjawa yang telah beroperasi, dalam konstruksi, dan yang direncanakan, per Juli 2020
Foto: Gunawan Kartapranata (Wikipedia)

B. Politik Ruang dan Tanah di Era Demokrasi

Sejak krisis ekonomi dan moneter di tahun 1997, hampir tidak ada investasi signifikan karena motif politik lebih dominan karena sentimen anti-Soeharto yang tinggi. Situasi ini menyebabkan, Presiden kala itu yakni Habibie, enggan menaikkan tarif tol karena tidak ingin terjebak permainan kroni-kroni Soeharto. Setelah sentimen cukup mereda, era Gus Dur kemudian lebih lunak dan setuju untuk menaikkan tarif meskipun batal karena terlebih dahulu dimakzulkan. Megawati, Presiden selanjutnya, juga cenderung mengikuti jejak Habibie pada awal pemerintahannya dengan menolak kenaikan tarif tol demi mempertahankan citra kerakyatannya¹⁵.

¹⁵ CNBC Indonesia. (2022). *Bangun Jalan Tol: Jokowi Paling Rajin, Gus Dur Paling Irit*. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220414174612-4-331848/bangun-jalan-tol-jokowi-paling-rajin-gus-dur-paling-irit/3>, diakses pada 18 Mei 2023

Pemerintah era Megawati saat itu lebih memilih mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 2002 tentang Pencabutan Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1997 Tentang Penangguhan/Pengkajian Kembali Proyek Pemerintah, Badan Usaha Milik Negara, Dan Swasta Yang Berkaitan Dengan Pemerintah/Badan Usaha Milik Negara untuk mengevaluasi penerusan terhadap perusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Sejak 2001 hingga 2004, kemudian terbangun 4 ruas jalan dengan panjang total 41,80 km.

Meski demikian secara umum, pemerintahannya pun gagal menyediakan dana yang mendukung, serta upaya untuk mencabut lisensi bagi pemegang konsesi jalan tol yang ragu berinvestasi juga pada akhirnya kontraproduktif, karena harus berujung di pengadilan. Secara akumulatif, karena pendapatan terus menurun, kondisi jalan tol memburuk, serta operator menolak untuk menginvestasikan dana untuk pemeliharaan jalan, Megawati secara akhirnya mengeluarkan UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dimana salah satunya mengatur perjanjian bagi hasil demi penyesuaian tarif jalan tol. Penyesuaian tarif dimotivasi oleh keinginan Megawati untuk menarik investasi swasta dalam sektor jalan tol.

Agenda tersebut juga turut mendorong pembentukan [Badan Pengatur Jalan Tol \(BPJT\)](#). Kehadiran Undang-Undang tersebut mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai regulator jalan tol guna menggantikan peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga. Namun meskipun telah dipisah, pada praktiknya perjalanan BPJT masih jauh dari kata independen. Hal ini misalnya dapat dilihat dari struktur pemegang konsesi jalan tol yang masih relatif homogen, yakni berasal dari para konglomerat kaya yang disokong para politisi.

Mengingatnya pentingnya pembangunan infrastruktur sebagai fondasi kemajuan ekonomi, pendekatan yang sama terus dijadikan prioritas utama pada era pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono (SBY). Presiden SBY bersama wakilnya Jusuf Kalla, berupaya mendorong agenda liberalisasi ekonomi pada sektor-sektor vital yang dituntut oleh IMF, Bank Dunia, dan ADB sebagai imbalan atas pinjaman yang diberikan¹⁶.

Selama dua periode kepresidenannya (2004–2014), SBY dinilai berhasil memulihkan dan mempertahankan stabilitas politik dan ekonomi di lingkungan demokrasi Indonesia yang kompleks. Konsolidasi fiskal dicapai selama masa jabatan pertamanya. Hal ini menjadi landasan yang diperlukan bagi Indonesia untuk bergerak melampaui kebuntuan pembangunan infrastruktur selama ini.

¹⁶ Davidson, Jamie S. (2016). *Land and Development in Indonesia: Searching for the People's Sovereignty Chapter 7 Eminent domain and infrastructure under the Yudhoyono and Widodo administrations*, pp. 167 - 185, ISEAS–Yusof Ishak Institute, <https://www.cambridge.org/core/books/abs/land-and-development-in-indonesia/eminant-domain-and-infrastructure-under-the-yudhoyono-and-widodo-administrations/B657125E392A9C97272210BF3ED7AB07>, diakses pada 22 April 2023.

Pada awal tahun 2005, Indonesia dibawah pemerintahan SBY menyelenggarakan konferensi infrastruktur pertama di Jakarta untuk menarik investor ke berbagai proyek infrastruktur senilai US\$22 miliar. KTT ini dihadiri oleh lebih dari 500 investor, baik domestik maupun internasional. Selanjutnya pada tahun 2006, Indonesia kembali menjadi tuan rumah KTT infrastruktur. Kali ini lebih dari seribu peserta menghadiri KTT yang berlangsung selama tiga hari, dimana 350 di antaranya adalah perwakilan dari perusahaan asing besar dan perusahaan investasi. Pada masa inilah Indonesia secara perlahan membuka sektor infrastrukturnya untuk partisipasi sektor swasta, terutama di bidang ketenagalistrikan, jalan tol, kereta api, dan pelabuhan.

Beberapa peraturan kemudian diberlakukan dan sejumlah lembaga didirikan guna mempromosikan Kemitraan Publik Swasta (KPS). Kemudian, pada tahun 2011, pemerintahan SBY meluncurkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)¹⁷. Rencana tersebut menekankan perlunya investasi besar-besaran di bidang infrastruktur dan perbaikan iklim investasi untuk mendorong pertumbuhan rata-rata tahunan menjadi 8 hingga 9 persen antara tahun 2015 dan 2025.

Guna mendukung implementasi kerja sama pemerintah dengan sektor swasta, pemerintah turut mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 yang kemudian diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2011 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Pemerintah lalu juga membentuk serangkaian fasilitas pendukung, termasuk unit pusat PPP di bawah Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), unit manajemen risiko di bawah Kementerian Keuangan, fasilitas pengembangan proyek di bawah Bappenas, dan dana bergulir di bawah Kementerian Pekerjaan Umum.

Menguatkan langkah-langkah ini, pemerintah juga membentuk PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI), PT Indonesia Infrastructure Finance (PT IIF) dan Indonesia Infrastructure Guarantee Fund (IIGF) untuk memberikan jasa konsultasi, pembiayaan dan penjaminan pinjaman. Terakhir, dalam mengelola potensi risiko kenaikan biaya pembebasan lahan, pemerintah lalu menyiapkan Fasilitas Dana Bergulir (FDB)¹⁸.

¹⁷ Untuk meningkatkan kepercayaan investor terhadap komitmen pemerintah, pada tahun 2011 Pemerintahan SBY meluncurkan MP3EI 2011–2025. Kebijakan MP3EI dirancang sebagai arahan strategis untuk target pembangunan utama, termasuk perkiraan kebutuhan keuangan untuk proyek infrastruktur besar. MP3EI dimaksudkan untuk mengisyaratkan komitmen pemerintah terhadap investasi infrastruktur, di mana sektor swasta didorong untuk bergabung melalui KPBU. Pemerintah kala itu menawarkan sembilan puluh proyek PPP senilai Rp 536 triliun (US\$47 miliar). Namun, karena kurangnya pembiayaan dan kapasitas kelembagaan untuk melaksanakan proyek, hanya tiga proyek yang mencapai tahap peletakan batu pertama pada tahun 2014.

¹⁸ Dana ini memberikan pinjaman talangan bagi investor jalan tol untuk membeli tanah sekaligus untuk menutupi risiko kenaikan biaya pembebasan tanah di atas tingkat tertentu. Pemerintah saat itu mengalokasikan US\$154 juta untuk pinjaman di bawah dana tanah pada tahun 2009.

Namun demikian, meskipun sejumlah KTT telah digelar dan sejumlah kebijakan pada era SBY telah dihadirkan, upaya ini tetap dinilai gagal menarik investor swasta untuk berpartisipasi dalam berbagai proyek infrastruktur yang ditawarkan¹⁹. Salah satu faktor utamanya masalah utama yang menjadi hambatan investor yaitu iklim investasi yang kurang kondusif tetap tidak terselesaikan²⁰.

Bahkan setelah KTT bergulir, SBY justru menerbitkan kebijakan yang menuai kritik oleh masyarakat sipil, yaitu Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum²¹. Undang-undang ini dipandang sebagai terobosan hukum penting yang bertujuan untuk menyelesaikan proses pembebasan tanah yang sangat lambat, terutama setelah desentralisasi.

Namun, rezim aturan ini memulai era baru diizinkan pemerintah untuk mencabut hak atas tanah warga negara untuk kepentingan pembangunan infrastruktur. Dengan lahirnya aturan tersebut, pengusuran lahan semakin banyak terjadi. Dalam skala yang lebih luas, UU ini dianggap dapat mempertajam konflik atas tanah, termasuk konflik-konflik yang terjadi di tanah-tanah adat yang diakibatkan oleh minimnya pengakuan.



¹⁹ Terlepas dari kehebohan KTT Infrastruktur dan cepatnya penerbitan peraturan pelaksanaannya, forum tersebut tidak membuahkan hasil yang signifikan. Lebih dari setahun setelahnya, hanya lima proyek yang berhasil ditenderkan, serta tidak ada satu pun proyek yang beroperasi setelah lebih dari lima tahun kemudian.

²⁰ Pasca KTT, pemerintahan SBY mengakselerasi liberalisasi masalah pertanahan. Kebijakan ini muncul untuk merespon investor yang menyampaikan keangganannya untuk berinvestasi karena kompleksnya masalah pembebasan lahan. Para investor khawatir akan biaya yang membengkak akibat pembebasan lahan dan, yang tak kalah penting, penundaan akibat negosiasi yang berlarut-larut antara pemilik tanah dan komite tanah pemerintah daerah.

²¹ Kebijakan ini lalu diperbaharui dengan Perpres No.65 Tahun 2006, serta kemudian Undang-Undang No.2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Pembangunan bagi Kepentingan Umum.

C. Paradigma "Infrastructure First" ala Jokowi

Melanjutkan ambisi SBY untuk mengatasi kendala infrastruktur Indonesia, pemerintahan Presiden Jokowi juga berupaya menggenjot pembangunan infrastrukturnya. Secara khusus, 'Nawacita' memprioritaskan percepatan pembangunan infrastruktur untuk menghubungkan daerah pinggiran dengan pusat pertumbuhan dan mendorong konektivitas antar pulau²².

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019²³, pemerintahan Jokowi berambisi membangun 5.000 kilometer rel kereta api, 2.600 kilometer jalan raya, 1.000 kilometer jalan tol, 49 bendungan, dan 24 pelabuhan laut, sebagai serta membangun pembangkit listrik dengan kapasitas gabungan sebesar 35.000 megawatt. Dibawah pemerintahannya, Presiden Jokowi mendorong kemajuan pada empat sektor kunci, yakni sektor maritim²⁴, sektor agrikultur²⁵, sektor jalan dan perkeretaapian²⁶, serta mengamankan pasokan energi negara (termasuk listrik, minyak dan gas)²⁷.



²² Negara, Siwage Dharma. (2016). *Indonesia's Infrastructure Development under The Jokowi Administration*, Siwage Dharma Negara, Southeast Asian Affairs, pp. 145-166 ISEAS-Yusof Ishak Institute, <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26466924>, diakses pada 22 April 2023.

²³ RPJMN merupakan dokumen teknokratis yang disusun untuk memberikan pedoman pembangunan strategis bagi lembaga negara, pemerintah daerah, dan pemangku kepentingan lainnya. Ini menunjukkan prioritas pembangunan utama dan rencana pembiayaan. Saat awal menjabat di tahun 2014, disebutkan bahwa Indonesia akan membutuhkan sekitar Rp5.519,4 triliun (US\$400 miliar) untuk investasi infrastruktur selama lima tahun ke depan.

²⁴ Jokowi berambisi mengembangkan proyek "tol laut" untuk meningkatkan konektivitas antar pulau di seluruh nusantara. Studi menunjukkan bahwa kurangnya layanan angkutan reguler antar pulau dan penanganan pelabuhan yang tidak efisien merupakan faktor utama dibalik tingginya biaya logistik yang menyebabkan disparitas harga yang sangat besar di Indonesia. Pada dasarnya, proyek tol laut menyediakan layanan angkutan reguler yang menghubungkan jalur barat dan bagian timur Indonesia. Tujuannya adalah untuk mengurangi disparitas harga antara kedua daerah.

²⁵ Pemerintahan Jokowi berencana membangun 49 bendungan dan mengembangkan 9 juta hektar lahan pertanian dan akan meningkatkan belanja pembangunan infrastruktur di pedesaan, melalui "dana desa".

²⁶ Pemerintah berencana melanjutkan pembangunan jalan baru sepanjang 2.700 kilometer dan jalan tol baru sepanjang 1.000 kilometer. Selain investasi jalan, pemerintah juga berencana membangun jaringan kereta api sepanjang 3.258 kilometer di luar Jawa. Termasuk di dalamnya adalah Kereta Api Trans Papua sepanjang 595 kilometer yang akan menghubungkan Sorong dan Jayapura.

²⁷ Pemerintah telah memproyeksikan kebutuhan untuk mengembangkan lebih banyak pembangkit listrik dengan total kapasitas 35.000 megawatt. Bersama-sama, proyek pembangkit listrik diperkirakan menelan biaya sekitar Rp1.120 triliun (\$88 miliar).

Meski demikian masih banyak tantangan dalam mendorong iklim investasi dan kemudahan berusaha di Indonesia. Salah satunya dapat tercermin pada stagnannya peringkat kemudahan berusaha atau *Ease of Doing Business* (EoDB)²⁸ dalam beberapa tahun terakhir. Pada 2014, Indonesia berada pada posisi di 120. Tapi pada 2018, peringkat kemudahan berusaha atau EoDB Indonesia sempat melonjak dari posisi 91 di tahun sebelumnya menjadi peringkat ke-72. Sayangnya pada 2019 posisi Indonesia sedikit turun ke urutan 73 dan tetap di peringkat yang sama pada tahun 2020²⁹.

Dari sepuluh indikator yang dinilai dalam EoDB, aspek trading across border (ekspor-impor), memulai bisnis (*starting business*), pengurusan izin (*dealing with construction permit*), pendaftaran aset (*registering property*), serta pelaksanaan kontrak (*enforcing contracts*) masih menjadi tantangan utama dalam menciptakan lingkungan yang sehat, kompetitif, dan sederhana di Indonesia.

Disamping itu, mengingat besarnya kebutuhan belanja infrastruktur yang berbanding terbalik dengan kemampuan pembiayaan negara³⁰, menuntut pemerintah mendorong lebih banyak investasi swasta, baik lokal maupun asing. Dalam konteks yang sulit ini, Presiden Jokowi mencari pendekatan baru untuk mencapai terobosan yang sangat dibutuhkan untuk mendorong pembangunan infrastruktur. Salah satunya dengan meningkatkan anggaran pemerintah untuk pembangunan infrastruktur melalui keputusannya untuk menghapus sebagian besar subsidi energi.

Secara khusus, Jokowi juga menunjuk sejumlah BUMN sebagai pengembang proyek-proyek infrastruktur utama. Perusahaan milik negara biasanya memiliki aset yang lebih besar dibandingkan dengan perusahaan swasta dan juga lebih mudah untuk mendapatkan dana tambahan dari bank (BUMN). Ada juga peningkatan suntikan modal dari anggaran negara (Penyertaan Modal Negara/PMN) ke beberapa perusahaan konstruksi utama milik negara.

²⁸ Pada September 2021, Bank Dunia menyampaikan pernyataan resmi bahwa laporan EoDB dihentikan sementara karena adanya penyimpangan data Laporan *Doing Business* 2018 dan 2020 setelah adanya laporan secara internal pada Juni 2020.

²⁹ World Bank. (2021). *Ease of Doing Business Rank*. <https://data.worldbank.org/indicator/IC.BUS.EASE.XQ?locations=ID>, diakses pada 22 Juli 2023.

³⁰ Saat itu, Indonesia diprediksi membutuhkan sekitar US\$300–400 miliar selama periode 2010–2020. Disisi lain, pemerintah hanya mampu membiayai sekitar 20 persen dari total investasi yang dibutuhkan.

Dalam menarik investor asing, dalam lawatan resmi pertamanya ke luar negeri pada November 2014, Jokowi mendapatkan dukungan pinjaman sekitar US\$1 miliar untuk proyek kereta api, termasuk sistem angkutan cepat massal yang sedang dibangun di Jakarta. Dari kunjungan itu, China dan Indonesia juga menandatangani kerjasama untuk membangun proyek kereta api cepat yang menghubungkan Jakarta dan Bandung, serta proyek energi, maritim dan infrastruktur lainnya³¹.

Langkah lain yang dilakukan untuk mendapatkan alternatif pembiayaan adalah dengan memutuskan bergabung Bank Investasi Infrastruktur Asia (AIIB) yang dipimpin Cina³². Pada Juni 2015 di Beijing, Indonesia bersama 56 negara lainnya menandatangani artikel perjanjian untuk pembentukan ini bank pembangunan multilateral baru. Bagi Indonesia, AIIB dipandang sebagai pelengkap Bank Pembangunan Asia (ADB) dan Bank Dunia, dua mitra pembangunan tradisional Indonesia.

Besarnya keterlibatan Cina dalam perekonomian Indonesia juga tercermin dari Inisiatif Sabuk dan Jalan (*Belt and Road Initiative*-BRI), proyek pembangunan infrastruktur dan pengembangan konektivitas antar kawasan yang digagas Cina sejak 2013³³. Proyek ini kemudian dirangkul Jokowi dalam program infrastrukturnya. Menurut Jokowi, terdapat kesesuaian antara sumber daya maritim Indonesia yang belum dimanfaatkan dengan baik dan keinginan Cina untuk memperluas bisnisnya di wilayah Indonesia.

Tren realisasi investasi Cina ini terus meningkat dalam beberapa tahun terakhir, seiring dengan implementasi BRI di Indonesia. Pada 2022, realisasi itu menjadi yang tertinggi dalam sepuluh tahun terakhir dengan nilai US\$ 5,2 miliar. Indonesia sendiri tentu memiliki daya tarik kuat dalam proyek BRI Cina karena lokasinya penting dari jalur sutra maritim, penduduk yang banyak sehingga bisa menjadi target pasar ekspor, punya bahan baku dan produk setengah jadi untuk memenuhi industri Cina, serta memiliki regulasi yang relatif longgar dalam investasi berkat Undang-Undang Cipta Kerja.

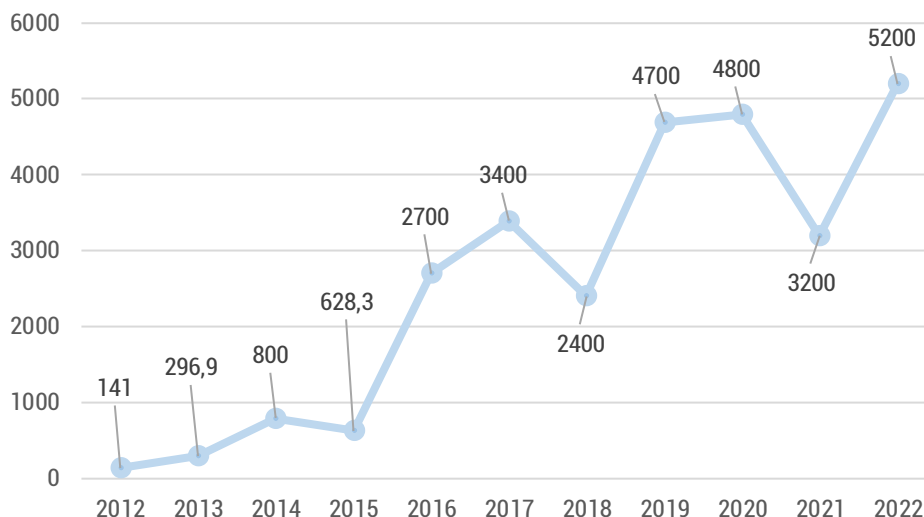
³¹ Salim, Wilmar & Negara, Siwage Dharma. (2018). *The Indonesian Economy in Transition: Policy Challenges in the Jokowi Era and Beyond (Part II)* (December 2018), pp. 386-401, *Journal of Southeast Asian Economies*, Vol. 35, No. 3, Special Issue <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26545320>, diakses pada 22 April 2023.

³² Keunggulan AIIB tidak hanya memberikan dukungan finansial kepada pemerintah saja, tetapi juga kepada lembaga swasta untuk pengembangan proyek infrastruktur. Selain itu, AIIB dapat memberikan pinjaman untuk proyek pembangkit listrik berbasis batubara, yang coba dihindari oleh ADB dan Bank Dunia karena dianggap memiliki implikasi buruk bagi lingkungan.

³³ Tempo English. (2023). *Unravelling the Belt and Road Puzzle in Indonesia*. <https://en.tempo.co/read/1746207/unravelling-the-belt-and-road-puzzle-in-indonesia>, diakses pada 9 Juli 2023.

Grafik 1. Tren Perkembangan Investasi Cina di Indonesia (US\$ juta)³⁴

Nilai Investasi Cina di Indonesia (2012-2022)



Tak hanya Indonesia, Cina sesungguhnya juga aktif menggelontorkan investasi pada sektor pembangunan, pengembangan transportasi, tambang, dan pembangkit listrik di banyak negara. Pada 2019, investasi Cina di ASEAN menembus US\$ 1 triliun untuk Indonesia, Vietnam, Kamboja, dan Singapura. Jumlah utang Indonesia kepada Cina mencapai US\$ 20,23 miliar pada 2023 atau setara Rp 315,1 triliun, dan diprediksi akan terus naik lantaran proyek BRI.

Namun, sebagian investasi Cina ini dinilai berkualitas rendah karena tidak memiliki standar yang cukup baik dalam hal lingkungan, ketenagakerjaan, serta kontribusinya terhadap masyarakat lokal. Akibatnya, investasi tersebut menimbulkan persoalan, seperti konflik ketenagakerjaan di perusahaan PT Gunbuster Nickel Industry atau terbakarnya pembangkit listrik tenaga uap di Kawasan Industri Morowali.

³⁴ Koran Tempo. (2023). *Rendah Kualitas Investasi Cina*, <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/482682/rendah-kualitas-investasi-cina>, diakses pada 9 Februari 2023.

Contoh lainnya adalah pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Proses pembangunan proyek ini menuai kontroversi sejak awal³⁵, misalnya berulangnya kecelakaan kerja hingga terjadi *cost overrun* yang menyebabkan Indonesia harus menarik utang baru dari China Development Bank. Proyek ini diperkirakan akan menjadi beban negara dalam jangka panjang karena lamanya waktu balik modal.

Proyek lain yang juga bermasalah adalah pembangunan Bendungan Batang Toru di Tapanuli Utara, Sumatera Utara. Bendungan yang dibangun untuk pembangkit listrik tenaga air ini berpotensi merusak habitat orangutan karena pembangunannya kurang ramah lingkungan. Operasi PLTA Bendungan itu pun mengkhawatirkan karena menyebabkan aliran sungai semakin kecil.

Proyek-proyek tersebut hanya sedikit dari puluhan pekerjaan infrastruktur BRI di Indonesia. Pada 2021, ada sekitar 71 proyek BRI Cina dengan total investasi US\$ 20,3 miliar. Nilai itu menempatkan Indonesia sebagai negara kedua yang menerima proyek investasi BRI paling banyak. Investasi Cina dikhawatirkan akan seperti lintah yang menggerogoti anggaran negara jika tidak dikalkulasi dengan baik dan mengedepankan parameter yang tegas untuk lingkungan, sosial dan tata kelola—serta tidak hanya mengejar kuantitas investasi, tapi juga kualitas.



³⁵ Kompas. (2020). *4 Insiden Kelalaian di Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. <https://money.kompas.com/read/2020/03/01/190135526/4-insiden-kelalaian-di-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg?page=all>, diakses pada 9 Februari 2023.

Tabel 3. Daftar Proyek Belt and Road Initiative di Indonesia³⁶

Jenis Proyek	Proyek	Daerah
Jalan & Kereta Api	Kereta Cepat Jakarta-Bandung	DKI Jakarta, Jawa Barat
	Jalan Balikpapan-Samarinda	Kalimantan Timur
Pembangunan PLTU Batu Bara	PLTU Mulut Tambang Sumsel 8	Sumatera Selatan
	PLTU Paiton Unit 9	Jawa Timur
	PLTU Celukan Bawang	Bali
Pembangunan PLTA	Bendungan Nusa Tenggara Timur	Nusa Tenggara Timur
	Bendungan PLTA Batang Toru	Sumatera Utara
	PLTA Sungai Kayan	Kalimantan Utara
Pembangunan Kawasan Industri	Tanah Kuning Industrial Park	Kalimantan Utara
	Ketapang Industrial Park	Kalimantan Barat
	Likupang Economic Zones	Sulawesi Utara
	Morowali Industrial Park	Sulawesi Tengah
	Obi Industrial Park	Maluku Utara

Di luar konteks itu, sejumlah upaya 'promosi' Jokowi membuah hasil. Pemerintah telah menunjukkan komitmennya melalui *groundbreaking* sepuluh proyek infrastruktur utama pada tahun 2015. Peletakan batu pertama dilakukan pada April 2015, ketika pemerintah meluncurkan tahap kedua jalan tol Trans-Sumatra sepanjang 2.700 kilometer.

Kemudian, pada Agustus 2015, Jokowi menghadiri acara peletakan batu pertama proyek pembangkit listrik tenaga batu bara 2.000 megawatt di Batang, Jawa Tengah yang telah lama tertunda. Pada November 2015, Kementerian Perdagangan dan Perhubungan juga secara resmi meluncurkan proyek tol laut Jokowi.

³⁶ Koran Tempo. (2023). *Proyek Infrastruktur jadi Bidikan*, <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/482686/proyek-infrastruktur-jadi-bidikan>, diakses pada 19 Maret 2023.

Tabel 4. Proyek Infrastruktur Quick-Win Jokowi (2015)³⁷

Proyek	Lokasi	Nilai Investasi (Rp Triliun)
Kilang Bontang	Kalimantan Timur	60
Pembangkit Listrik Batang	Jawa Tengah	40
Sistem pengolahan air minum (SPAM)	Semarang	765
Tol Trans-Sumatera konstruksi tahap II	Sumatra	30
Tol Balikpapan–Samarinda	Kalimantan	11.4
Bandara Internasional Soekarno-Hatta	Jakarta	24
Revitalisasi tiga bandara	Labuan Bajo, NTB; Radin Inten II, Lampung; Mutiara, Sulawesi Tengah	N/A
Jaringan kereta api Kalimantan Timur	Kalimantan	20
Transmisi Sumatera 500kV	Sumatera	35
Transmisi Tegangan Tinggi Sumatera-Jawa	Sumatera, Jawa	30

Pemerintah Jokowi dalam beberapa tahun terakhir juga mendorong penguatan kerangka kelembagaan untuk mendukung rencana infrastrukturnya. Pemerintah misalnya turut menerbitkan 13 paket kebijakan ekonomi (“paket deregulasi”) yang berfokus pada deregulasi investasi dan insentif pajak³⁸. Pemerintah mengharapkan paket deregulasi ini dapat meningkatkan daya saing Indonesia dan membantu menarik investasi dengan memotong birokrasi dan memberikan kepastian hukum dan bisnis yang lebih besar.

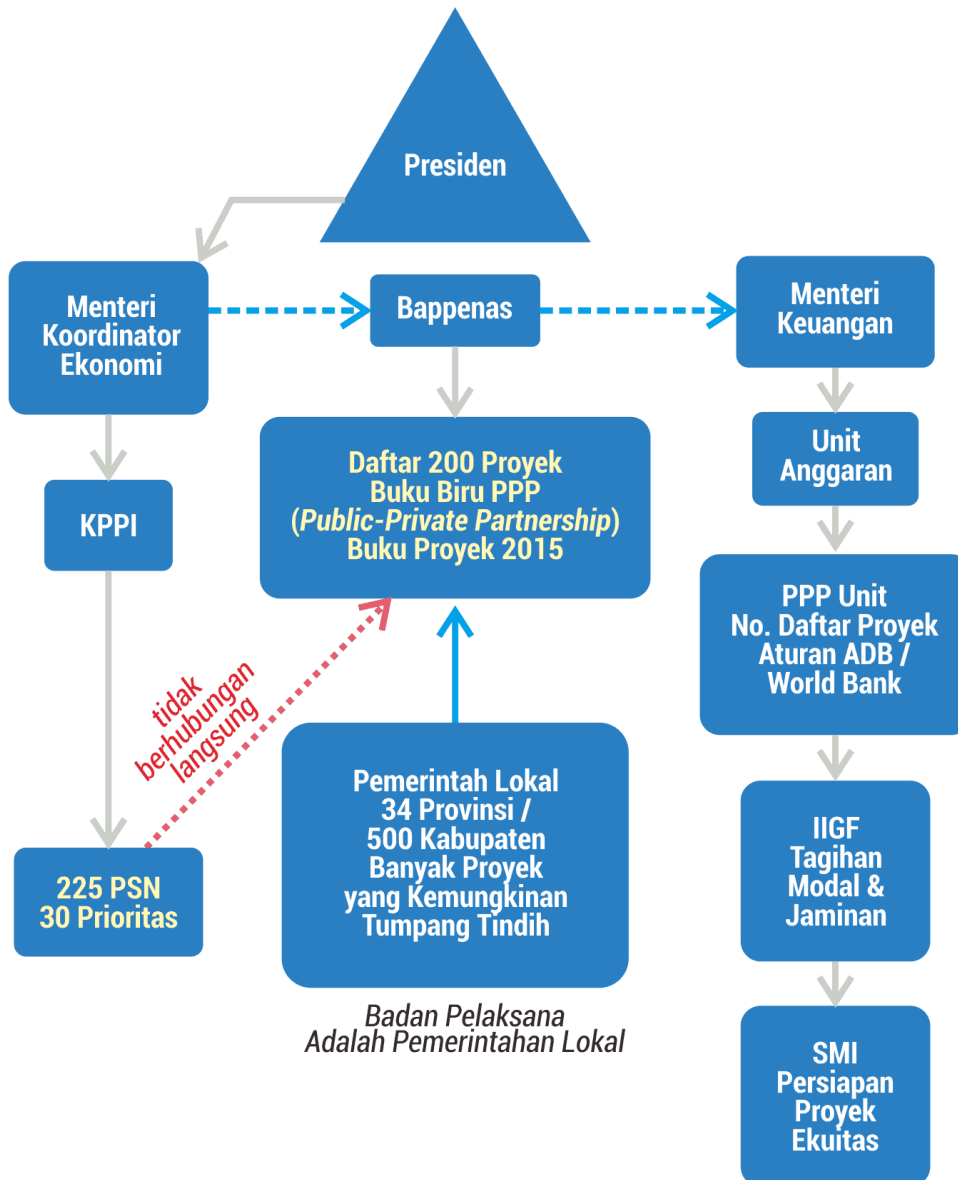
Dari sisi kelembagaan, Kementerian PUPR diperkuat dengan mendapatkan penugasan khusus dari Presiden Jokowi terkait Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di berbagai daerah di Indonesia. Adapun mandat ini diatur dalam Perpres Nomor 120 Tahun 2022 yang ditetapkan pada 27 September 2022 lalu. Dalam rangka pelaksanaan penugasan khusus, Menteri PUPR dapat melakukan penunjukkan langsung dalam proses pengadaan barang dan/ jasa pemerintah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

³⁷ Negara, Siwage Dharma. (2016). *Op, cit*.

³⁸ Kebijakan ini termasuk di dalamnya perumusan Peraturan Presiden tentang Proyek Strategis Nasional dan Peraturan Presiden tentang Pengembangan dan Pembangunan Kilang Minyak di Dalam Negeri. Dalam sisi kebijakan fiskal, Pemerintah telah menyediakan fasilitas *direct lending* ke BUMN dan fasilitas *availability payment* dari APBN yang diharapkan dapat meningkatkan kelayakan proyek.

Selain itu, Peraturan Presiden No. 63 Tahun 2013 tentang Badan Pertanahan Nasional (BPN) diharapkan dapat memfasilitasi pengadaan tanah melalui perubahan organisasi BPN, seperti pembentukan kantor BPN daerah dan kantor ke deputian pengadaan tanah.

Grafik 2. Kestinambungan dan Hubungan Lembaga Perencana Infrastruktur³⁹



³⁹ Duffield, et.al. (Tidak ada tahun). *Infrastructure Planning, Challenges and Risks*, C. F. Duffield, R. Duffield, and S. Wilson, <https://rest.neptune-prod.its.unimelb.edu.au/server/api/core/bitstreams/fee42ee9-7c5f-568b-ba8a-c920aee015e7/content>, diakses pada 16 Juni 2023.

Posisi Bappenas juga semakin strategis pada era administrasi Jokowi. Badan ini juga bertanggung jawab atas perencanaan, evaluasi dan implementasi Kemitraan Pemerintah Swasta (PPP) dan mengkoordinasikan program PPP. Bappenas menerbitkan Buku KPS setiap tahun yang bertujuan menyajikan “informasi yang dapat dipercaya kepada calon investor mengenai proyek KPS nasional yang sedang dalam proses”. Proyek umumnya terbagi dalam dua kategori berdasarkan kesiapan: proyek siap ditawarkan dan proyek dalam persiapan. Proyek-proyek yang telah ditenderkan juga dicantumkan (Bappenas 2017)⁴⁰.

Presiden Jokowi juga telah membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) pada tahun 2014, yakni sebuah gugus tugas khusus yang memiliki mandat untuk mengkoordinasikan kebijakan di antara berbagai pemangku kepentingan. Melalui Peraturan Presiden No. 75 Tahun 2014, KPIIP⁴¹ memiliki keistimewaan untuk menjadi unit koordinasi dalam proses pengambilan keputusan untuk mengatasi masalah terkait kurangnya koordinasi antar pemangku kepentingan, memfasilitasi upaya ‘*debottlenecking*’ (menghilangkan sumbatan), memberikan dukungan untuk proyek-proyek prioritas dan memberikan skema insentif dan disinsentif untuk percepatan realisasi proyek (KPIIP 2016)⁴².

Pada tahun 2021, pemerintah melalui Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPIIP) telah berhasil mendorong penyelesaian 24 PSN. Secara akumulatif, terjadi kemajuan untuk masing-masing tahapan proyek PSN dengan rincian 47 proyek dan 3 program masih dalam tahap penyiapan, 10 proyek dalam tahap transaksi, 89 proyek dan 1 program dalam tahap konstruksi, 26 proyek dan 6 program sudah beroperasi sebagian dan 36 proyek PSN telah dinyatakan selesai (KPIIP, 2021).

⁴⁰ Bappenas mengkoordinasikan proses perencanaan proyek yang dibiayai oleh pinjaman eksternal. Terhimpun beberapa dokumen perencanaan pinjaman luar negeri antara lain Daftar Rencana Pinjaman Luar Negeri Jangka Menengah atau Daftar Rencana Pinjaman Luar Negeri Jangka Menengah (DRPLN-JM)/*Blue Book* dan Daftar Rencana Prioritas Pinjaman Luar Negeri (DRPPLN)/*Buku Hijau*.

⁴¹ KPIIP didorong lebih strategis dengan memiliki peran penting dalam pengembangan dan pelaksanaan proyek-proyek prioritas, mulai dari pemilihan proyek hingga peletakan batu pertama, layaknya seperti *Project Management Office* (PMO) untuk proyek-proyek prioritas.

⁴² Masalahnya, terdapat situasi yang tumpang tindih antara proyek prioritas KPIIP dengan proyek rekomendasi bluebook dari Bappenas, proyek MP3EI atau proyek tertentu yang dinominasikan oleh Lembaga dan Instansi. Proyek-proyek ini dapat diajukan secara tumpang tindih dari KPIIP, Bappenas, Pemerintah Daerah atau melalui berbagai mekanisme yang tersedia untuk menarik pembiayaan dan/atau pendanaan internasional.

Meski begitu, terdapat berbagai hambatan dalam upaya menyelesaikan PSN dari aspek tata kelola, regulasi, dan koordinasi serta pengadaan lahan. Upaya pemerintah untuk menyelesaikan permasalahan tersebut salah satunya adalah dengan mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional dan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 66 Tahun 2020. Kedua, peraturan tersebut mengamanatkan KPPIP berkoordinasi dengan Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) untuk mendukung percepatan proses pengadaan tanah.

Indonesia saat ini berada pada peringkat 44 dari 53 negara dalam laporan *World Competitive Yearbook 2022*. Terdapat empat aspek yang menjadi indikator dalam pemeringkatan salah satunya adalah terkait dengan infrastruktur. Oleh karenanya, keberadaan PSN mendapat dukungan regulasi seperti Peraturan Presiden No. 109/2020 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan juga Peraturan Pemerintah Nomor 42/2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional dipandang sangat dibutuhkan. Dengan regulasi tersebut tentunya mendukung PSN mulai dari perencanaan, persiapan proyek, kemudahan transaksi, konstruksi, serta terkait dengan operasi serta pemeliharaan.

Agenda reformasi kelembagaan lain adalah dengan menghadirkan Unit Pusat Kemitraan Pemerintah Swasta (P3CU)⁴³ sebagai organisasi terpusat yang independen yang didedikasikan untuk berbagai fungsi terkait KPS, seperti perumusan kebijakan, penyediaan panduan, dan penyebaran informasi. Ini akan memiliki akses ke keputusan alokasi anggaran fiskal. Unit khusus ini akan ditempatkan di bawah kepemimpinan politik tingkat tinggi dan lembaga pengambil keputusan yang memiliki kewenangan untuk berkoordinasi lintas badan perencanaan dan fiskal; memutuskan penyelesaian konflik lintas kementerian; dan mendorong perbaikan legislatif.

⁴³ P3CU sendiri bertanggung jawab untuk memastikan konsistensi kebijakan, kontrol kualitas dan transparansi, menetapkan standar dan prinsip yang harus diikuti oleh semua transaksi, dan memantau pelaksanaan untuk kepatuhan. Unit ini didorong untuk membantu kementerian terkait dan pemerintah daerah dalam mengidentifikasi, mempersiapkan, dan melaksanakan proyek PPP, termasuk memprioritaskan proyek-proyek PPP sesuai dengan dampak pembangunannya dan kesiapannya dalam implementasi. P3CU juga akan meninjau evaluasi proyek yang dilakukan oleh simpul KPBU, menilai permintaan dukungan Pemerintah untuk proyek KPBU dan mengoordinasikan dukungan tersebut dengan Kementerian Keuangan, menerbitkan laporan status proyek KPBU dan menyebarluaskan informasi yang relevan, menyiapkan pedoman dan manual untuk proyek PPP, dan peningkatan kapasitas di simpul PPP (Bappenas 2015).

Sementara guna menjawab kebutuhan sumber pendanaan, dalam RPJM, pembangunan infrastruktur akan didanai 50 persen dari APBN, 19 persen dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), dan 31 persen dari swasta. Dalam membantu memenuhi kebutuhan pendanaan tersebut, pemerintah membentuk dua lembaga keuangan besar yaitu PT Indonesia Infrastructure Finance (IIF) dan PT Penjamin Infrastruktur Indonesia (*Indonesian Infrastructure Guarantee Fund* atau IIGF)⁴⁴. IIF sendiri merupakan anak perusahaan dari PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI) yang telah dibentuk sebagai lembaga keuangan non-bank swasta untuk menyediakan pembiayaan utang dan penyertaan modal. PT PII beroperasi melalui mekanisme penjaminan untuk meningkatkan pendanaan melalui mekanisme kemitraan publik-swasta (KPS).

Skema PPP mendorong partisipasi sektor swasta untuk membantu mengatasi tantangan pembiayaan. Untuk melengkapi hal tersebut, pemerintah telah mencari alternatif pembiayaan, yang terakhir adalah skema Pembiayaan Investasi Non-Anggaran Pemerintah atau PINA. PINA digunakan untuk membangun sembilan ruas tol sebagai proyek percontohan. Modal awal untuk PT Waskita Toll Road berasal dari SMI dan dana pensiun negara PT Taspen (Persero).

Namun demikian, langkah-langkah yang ditempuh pemerintah untuk memprioritaskan pembangunan infrastruktur di atas lambat laun tidak juga menyelesaikan masalah laten, yaitu inefisiensi, mismanajemen dan korupsi. Bank Dunia misalnya memberikan sorotan tajam dengan menyebut proyek infrastruktur di Indonesia berkualitas rendah, tidak memiliki kesiapan, dan tak terencana secara matang. Hal tersebut dinilai akan terus menjadi kendala utama bagi Pemerintah Indonesia untuk memobilisasi lebih banyak modal swasta ke dalam berbagai proyek pembangunan infrastruktur.

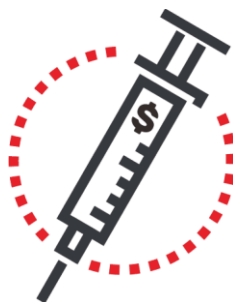
⁴⁴ Pada Desember 2015, Kementerian Keuangan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan No. 232/PMK.06/2015 tentang Pelaksanaan Pengalihan Investasi Pemerintah dalam Pusat Investasi Pemerintah menjadi Penyertaan Modal Negara (PMN) pada Perusahaan Perseroan Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI) yang menjadi dasar penambahan modal PT SMI sebesar Rp 18,4 Triliun. Sebelum penambahan modal tersebut, penyertaan modal Pemerintah di PT SMI hanya terbatas pada Rp 2 Triliun. Bersama dengan PMN tersebut, PT SMI telah mengembangkan perannya menjadi pusat pembiayaan infrastruktur di Indonesia dengan kapasitas untuk memberikan pendanaan kepada BUMN, BUMD, dan Pemerintah Daerah dalam pengembangan infrastruktur. Selain itu, pemberian mekanisme penjaminan Pemerintah juga diperluas. Jika sebelumnya, penjaminan selama ini hanya dapat diberikan pada proyek dengan skema KPBU, melalui penerbitan Peraturan Presiden No. 82 Tahun 2015 tentang Jaminan Pemerintah Pusat atas Pembiayaan Infrastruktur Melalui Pinjaman Langsung dari Lembaga Keuangan Internasional kepada BUMN, maka cakupan proyek yang dapat memperoleh jaminan pun diperluas. Penjaminan ini dapat diberikan kepada BUMN dimana modal atau kepemilikan saham seluruhnya dimiliki oleh Pemerintah. Pemberian jaminan juga diberikan kepada BUMN yang telah diberikan penugasan melalui Peraturan Presiden. Oleh karena itu, jumlah proyek yang dapat diberikan penjaminan oleh PT PII pun dapat bertambah.

Pilihan metode pengadaan diputuskan juga dinilai Bank Dunia terlalu dini sebelum analisis mendalam. Misalnya melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU), *business to business* (B2B), atau lewat pembiayaan publik. Padahal, negara lain mendahulukan proses studi dan analisis bertahap, sebelum akhirnya mengambil keputusan terkait skema pengadaan dan pembiayaan yang tepat. Berbeda dengan sejumlah negara lain yang Sejumlah terlebih dahulu menyelesaikan Kajian Akhir Prastudi Kelayakan atau *Final Business Case* (FBC) untuk memberikan pemahaman penuh terkait proyek, di Indonesia, keputusan untuk menggunakan skema KPBU dibuat bahkan sebelum Kajian Awal Prastudi Kelayakan atau *Outline Business Case* (OBC) tersedia.

Selain itu, Bank Dunia juga mengungkapkan analisis awal yang disediakan oleh Badan Kontrak Pemerintah atau *Government Contracting Agency* (GCA) kerap kali tidak lengkap dan disangsikan keandalannya. Sebelum diusulkan ke Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas), GCA dituntut menyiapkan studi pendahuluan terkait sisi hukum, teknis, ekonomi, komersial, lingkungan, dan aspek sosial dari proyek KPBU. Namun dalam praktiknya, GCA jarang melakukan hal tersebut.

Salah satu sorotan lain yang diberikan adalah juga terkait skema penugasan yang diberikan pemerintahan Jokowi terhadap Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam pembangunan infrastruktur. Dalam laporan berjudul "*Infrastructure Sector Assessment Program*" edisi Juni 2018⁴⁵ itu, Bank Dunia menyatakan untuk menjalankan penugasan yang diberikan, tak jarang pemerintah memberikan keistimewaan kepada perusahaan pelat merah tersebut.

Keistimewaan diberikan dalam beberapa bentuk. Pertama, pemberian suntikan modal dalam bentuk Penyertaan Modal Negara (PMN). Tercatat, pada 2015 lalu pemerintah memberikan suntikan modal Rp41,4 triliun untuk 36 BUMN, yang setengah di antaranya digunakan untuk pembangunan infrastruktur. Bahkan selama masa pandemi Covid-19, sejumlah BUMN itu tetap diteruskan, bahkan diberikan proporsi penambahan yang tinggi melalui PMN.



Pada 2015
pemerintah suntik
Rp. 41,4 Triliun
untuk **36 BUMN**

⁴⁵ CNN Indonesia. (2019). *Bank Dunia Kritik Pedas Infrastruktur Jokowi*. <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190103124543-532-358206/bank-dunia-kritik-pedas-infrastruktur-jokowi>, diakses pada 17 Juni 2023.

Mei 2023 lalu, Kejaksaan Agung menetapkan Direktur Utama Waskita Karya (Persero), Destiawan Soewardjono, dan sejumlah anggota direksi lainnya sebagai tersangka kasus dugaan penyelewengan dana *supply chain financing* PT Waskita Beton Precast Tbk, anak usaha Waskita. Modusnya tak jauh dari peng-gelembungan biaya hingga penganggaran fiktif, yang dalam perkara ini menggunakan dokumen palsu untuk membiayai sejumlah proyek fiktif, dan disinyalir telah merugikan negara hingga Rp 2,55 triliun.

Waskita bukanlah BUMN pertama yang tersangkut kasus korupsi. Pada 2018, KPK menetapkan perusahaan konstruksi milik negara PT Nindya Karya sebagai tersangka atas dugaan korupsi selama pembangunan pelabuhan Sabang di Aceh.

Pidana korupsi di BUMN konstruksi juga dinilai buah dari proyek penugasan pemerintah yang merupakan jalan pintas menghindari hak bujet Dewan Perwakilan Rakyat. Dalam mengerjakan proyek, perusahaan harus mencari pinjaman sana-sini. Proyek BUMN penugasan juga dilakukan tanpa melewati proses pembahasan secara terbuka di DPR yang akibatnya minim transparansi dan mekanisme kontrol yang cenderung lemah. Semua keputusan praktis hanya berada di tangan Menteri BUMN selaku wakil pemegang saham pemerintah. Kondisi ini jelas menimbulkan *moral hazard* karena proyek tersebut berpotensi disalahgunakan sebagai sarana politik balas jasa.



Foto: colourbox.com

Masalah lain yakni berkurangnya kesempatan investasi sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur. Bank Dunia mengamati suntikan modal, insentif dan kemudahan yang diberikan kepada BUMN dalam menjalankan penugasan telah membuat perusahaan pelat merah cenderung di atas angin dalam tender dan lelang proyek infrastruktur. Fasilitas tersebut pada akhirnya telah mengurangi daya saing sektor swasta terhadap BUMN, sehingga membatasi kesempatan berkompetisi secara sehat.

Selain masalah penugasan BUMN, Bank Dunia juga memberikan perhatian kepada pelaksanaan pembangunan infrastruktur dengan skema KPBU. Bank Dunia dalam laporannya sesungguhnya menilai pemerintah melalui Perpres Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur sudah membuat kemajuan yang dalam menetapkan institusi, instrumen dan proses agar proyek berskema KPBU dapat berjalan⁴⁶.

Namun masih ada sejumlah hambatan yang harus diselesaikan pemerintah dimana salah satunya berkaitan dengan kualitas persiapan proyek. Bank Dunia menilai kemauan dan kapasitas yang dimiliki oleh pemerintah dalam merencanakan proyek masih amat kurang. Permasalahan tersebut diperparah oleh keengganan Bappenas dalam menolak setiap proposal yang perencanaannya masih kurang tersebut. Selain kualitas persiapan, Bank Dunia juga menyoroti buruknya manajemen koordinasi dalam pelaksanaan proyek berskema KPBU⁴⁷.

Dalam kurun dua periode kepemimpinan Jokowi, masifnya pembangunan infrastruktur melalui paradigma "**Infrastructure First**" ini pada gilirannya membawa dampak buruk bagi masyarakat, bahkan tak jarang berujung pada konflik sosial. Dengan begitu agresifnya proyek infrastruktur, berbagai rencana pembangunan yang telah disusun terpaksa dilanggar atas nama politik ruang dan tanah, sebagaimana yang terjadi dalam pelanggaran Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam proyek pembangunan bandara baru.

⁴⁶ *Bank Dunia Sebut Proyek Infrastruktur RI Berkualitas Rendah*. CNN Indonesia. 2019
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190107100702-532-358930/bank-dunia-sebut-proyek-infrastruktur-ri-berkualitas-rendah/> diakses pada 17 Juni 2023

⁴⁷ Dalam pemberian dukungan kepada sektor swasta yang ingin masuk ke dalam proyek berskema KPBU, koordinasi antar kementerian dan lembaga terkait dianggap cukup lemah. Untuk pemberian dukungan berbentuk dana dukungan tunai infrastruktur (*Viability Gap Fund*) maupun pembayaran layanan ketersediaan (*Availability Payment*), seringkali banyak instansi yang terlibat namun tidak berada dalam satu suara. VGF dan Instrumen AP diatur serta dikelola oleh direktorat jenderal yang berbeda di dalam Kemenkeu, dan juga Kementerian Dalam Negeri; sedangkan ketentuan jaminan untuk dukungan tersebut dikelola oleh PT PII.

Paradigma yang sama juga diadopsi lewat skema Proyek Strategis Nasional (PSN) memprioritaskan investasi skala besar untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang diluncurkan sejak 2016. Investasi 'obral' di atas Rp 100 miliar (US\$7 juta) akan mendapat manfaat dari percepatan penyediaan lahan dan jaminan bahwa investor dan proyek mereka tidak akan menghadapi hambatan politik.

Para pakar ekonomi sebelumnya telah mengemukakan kekhawatiran bahwa skema ini akan meningkatkan utang luar negeri perusahaan milik negara yang ditugaskan untuk memimpin implementasi. Sementara itu, elemen organisasi masyarakat sipil juga khawatir proyek semacam itu akan menimbulkan gelombang korupsi di setiap tingkat pemerintahan. Situasi yang juga memprihatinkan, adalah peningkatan konflik lahan yang berkaitan dengan PSN. Konsorsium Pembaruan Agraria (KPA) mencatat terdapat 293 konflik yang terkait dengan Proyek Strategis Nasional yang dilaporkan antara 2016 dan 2019⁴⁸.

Laporan tahunan KPA 2021 juga menegaskan bahwa pembangunan infrastruktur kini berada di urutan kedua setelah perkebunan dalam hal konflik lahan dengan masyarakat adat dan komunitas lokal di Indonesia. Kondisi ini sangat bisa memburuk setelah disahkannya Undang-Undang Cipta Kerja⁴⁹, yakni seperangkat peraturan yang dirancang melalui legislasi *omnibus* untuk meningkatkan investasi dengan mengurangi persyaratan peraturan untuk izin usaha dan pembebasan lahan.

Kekhawatiran akan meningkatnya konflik terkait pertanahan tidak dapat dihindari setelah disahkannya Omnibus Law, meskipun ditentang keras di pengadilan oleh kelompok lingkungan, serikat pekerja, dan organisasi masyarakat adat. Bagi banyak organisasi masyarakat sipil, beberapa pasal dalam undang-undang tersebut melemahkan perlindungan lingkungan dan dapat meningkatkan risiko kehilangan keragaman hayati⁵⁰. Kehadiran UU Cipta Kerja dalam hal ini mengabaikan persyaratan persetujuan masyarakat serta mengabaikan aspek ekologi, sosial dan budaya, yang secara langsung melanggar hak-hak masyarakat adat. Pembangunan PSN seringkali dilakukan tanpa persetujuan dan partisipasi yang bermakna, serta dengan mudah mengirimkan pasukan polisi terhadap masyarakat yang menolak menyerahkan tanah mereka.

⁴⁸ Republika. (2022). KPA: Konflik Agraria Akibat Proyek Strategis Nasional Meningkat Tajam. <https://news.republika.co.id/berita/r5ar6w409/kpa-konflik-agraria-akibat-proyek-strategis-nasional-meningkat-tajam-pada-2021>, diakses pada 12 Juli 2023.

⁴⁹ Undang-Undang No.11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja) mengubah 79 undang-undang dan peraturan di sebagian besar sektor ekonomi. UU ini diundangkan dengan tujuan untuk meningkatkan kemudahan berusaha di Indonesia dengan menghilangkan inefisiensi administrasi dan menyederhanakan proses perizinan di berbagai sektor usaha di Indonesia, termasuk sektor infrastruktur.

⁵⁰ Pada November 2021, Mahkamah Konstitusi Indonesia memutuskan bahwa Omnibus Law UU Nomor 11 Tahun 2020 "tidak konstitusional bersyarat" dan memerintahkan Pemerintah dan Parlemen untuk "melakukan penyesuaian yang diperlukan" dalam waktu dua tahun, atau akan dinyatakan batal. Namun Pemerintah kemudian mengeluarkan Perppu Cipta Kerja, dan dengan mudah disahkan kembali bersama-sama dengan DPR dalam bentuk UU Nomor 6 Tahun 2023.

Proyek Bendungan Lambo di Pulau Flores menjadi salah satu contoh nyata lainnya. Proyek yang dimaksudkan untuk irigasi tersebut saat ini didanai melalui APBN, dipimpin oleh badan usaha milik negara PT Indra Karya. Selama bertahun-tahun, masyarakat adat di Lowo Se, Malapoma dan Rendu Butowe, yang tanahnya akan digunakan untuk bendungan, telah menyuarakan penentangan, namun protes tak pernah didengar. Peristiwa terakhir terjadi pada Desember 2021, ketika masyarakat Rendu memblokir jalan untuk mencegah kedatangan tim yang melakukan observasi lapangan di lokasi pembangunan. Warga melalui Forum Penolakan Pembangunan Bendungan Lambo (FRLDD)⁵¹ menuduh tim tersebut masuk ke wilayah adat tanpa izin. Sebagai tanggapan, pemerintah daerah mengirimkan polisi bersenjata, yang menyebabkan perkelahian tak terhindarkan, dengan perempuan lokal yang berada di garis depan protes.

Tak lama dari pecahnya konflik di Lambo, tepatnya 8 Februari 2022, survei tanah penambangan batu andesit lain oleh Badan Pertanahan Nasional di Desa Wadas, Purworejo, Jawa Tengah, juga berakhir ricuh. Penduduk desa yang tidak pernah setuju dengan pembangunan tersebut mencoba menghentikannya dengan memblokir jalan. Polisi kembali meresponnya dengan kekerasan, memukul dan menangkap penduduk desa. Desa itu dipatrol selama sehari-hari sebelum Komnas HAM membatalkan operasi polisi.

Situasi yang terjadi di Lambo dan Wadas merupakan contoh konkret tentang UU Cipta Kerja yang digunakan untuk mendukung Proyek Strategis Nasional⁵². Banyak yang menilai pemerintah akan terus menggenjot proyek tersebut, karena mereka sangat membutuhkan andesit dari Wadas untuk membangun Bendungan Bener yang terletak di sepanjang Sungai Bogowonto di Purworejo, Jawa Tengah. Proyek pembangkit listrik tenaga air ini direncanakan setinggi sekitar 160 meter, menjadikannya bendungan tertinggi di Indonesia. Menurut Kementerian Badan Usaha Milik Negara, Bendungan Bener akan menelan biaya Rp 2,06 triliun (US\$143 juta). Proyek yang masih berkulat pembebasan lahan ini dipimpin oleh BUMN PT Waskita Karya yang juga merupakan bagian dari proyek kereta api Jakarta-Bandung.

⁵¹ FRLDD merupakan inisiatif yang terdiri dari tiga komunitas adat yaitu Rendu, Ndora dan Lambo, yang semuanya menentang pembangunan bendungan Lambo.

⁵² Sebanyak 36 investor global telah menulis surat terbuka yang menyatakan keprihatinan tentang Omnibus Law. Investor ini khawatir bahwa "perubahan yang diusulkan pada kerangka perizinan, pemantauan kepatuhan lingkungan, konsultasi publik dan sistem sanksi akan berdampak buruk terhadap lingkungan, hak asasi manusia dan ketenagakerjaan." Atau dengan kata lain akan "menimbulkan ketidakpastian yang signifikan dan dapat berdampak pada daya tarik pasar Indonesia."

Bendungan Bener dan Lambo keduanya merupakan Proyek Strategis Nasional dan, seperti yang lain, telah berulang kali memicu konflik terkait lahan. Tak jarang proyek-proyek tersebut menarik investasi asing, termasuk dari Cina, seperti smelter aluminium di Kawasan Ekonomi Khusus Bintan di Provinsi Kepulauan Riau, dan jalan tol Semarang-Demak di Jawa Tengah. Contoh lainnya adalah pertambangan nikel di Pulau Halmahera, Maluku Utara. Situasi ini juga berkaitan erat dengan Peraturan Presiden No. 30 Tahun 2015 tentang Pengadaan Tanah untuk Proyek Pemerintah yang memfasilitasi investasi swasta selama proses pembebasan lahan yang dapat “dikembalikan dari APBN berdasarkan perkiraan pengembalian investasi”.

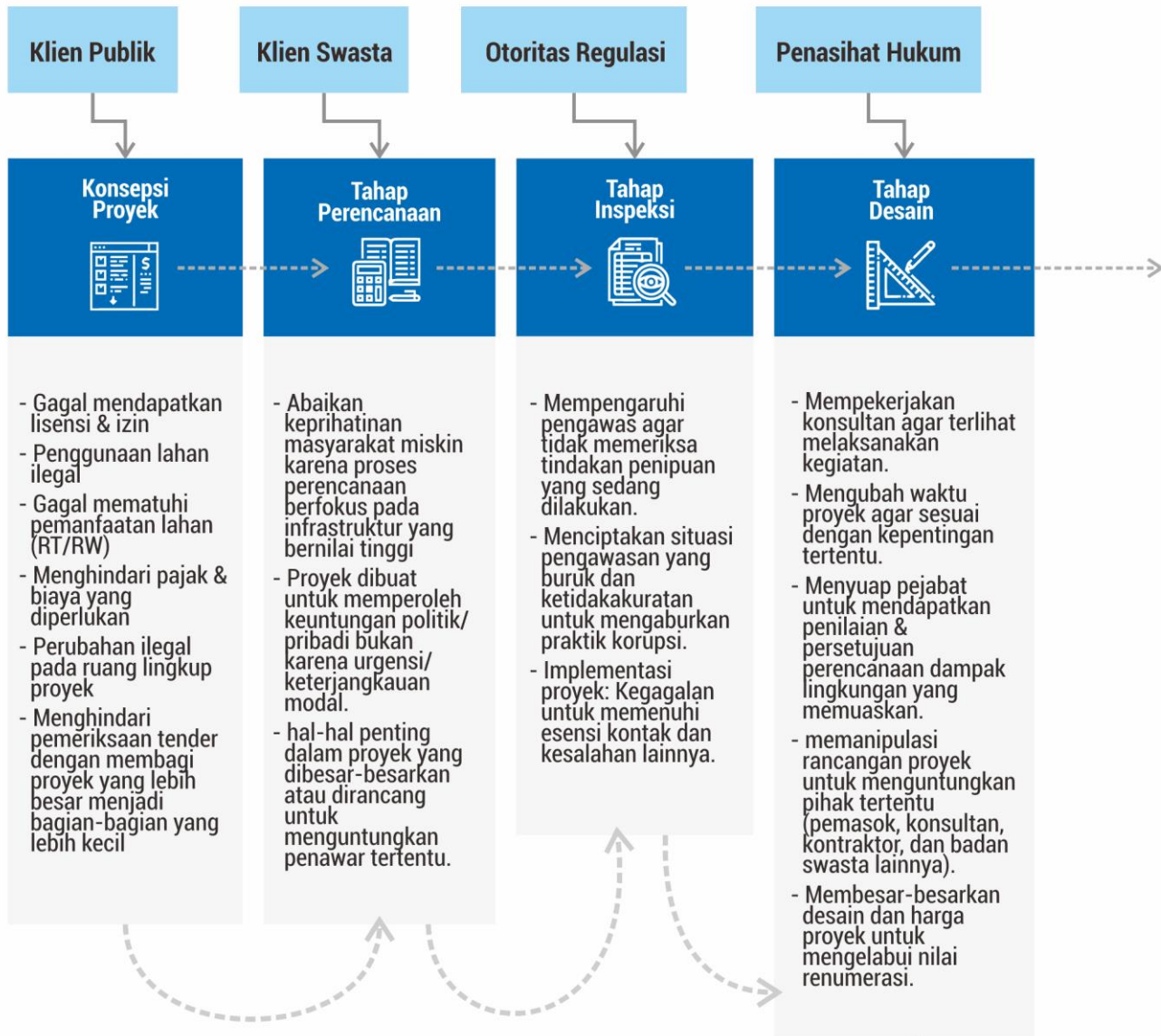
Dalam mengatasi konflik antara masyarakat setempat dan bisnis yang melaksanakan proyek, pemerintahan Jokowi pada 2017 sempat Peraturan Presiden Nomor 62 Tahun 2018 tentang Penanganan Dampak Sosial Kemasyarakatan dalam rangka Penyediaan Tanah untuk Pembangunan Nasional. Namun, regulasi ini justru cenderung berwatak represif terhadap masyarakat. Terdapat pasal yang menyatakan aparat keamanan dapat turun tangan jika diperlukan, dengan tujuan mengatur bagaimana proyek tetap dapat berjalan di tengah konflik.

D. Risiko Korupsi pada Tahap Pemilihan Proyek Infrastruktur

Masalah korupsi pada konteks pemilihan terletak pada keadaan pasar infrastrukturnya, dimana aturan terkait kompetisi yang sehat akan menentukan apakah terjadi monopoli atau oligopoli, termasuk pilihan untuk menyerahkan pekerjaan ini ke sektor swasta (privatisasi), atau dikerjakan sendiri oleh negara, misalnya melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN)-nya. Selain itu, sistem pengawasan yang didukung oleh kelembagaan yang memadai dan berfungsi baik.

Keadaan kedua adalah keputusan yang diambil oleh pemerintah untuk membiayai proyek infrastruktur. Di dalamnya termasuk model pembiayaan, seperti apakah anggaran pemerintah murni, atau menggunakan PPP (*Public-Private Partnership*), maupun apakah sistem investasi swasta dimana bentuk pembayarannya adalah konsesi, besaran alokasi anggaran, jenis proyek yang akan dikerjakan, aktor-aktor yang terlibat dalam pengambilan keputusan, termasuk aktor-aktor yang ikut mempengaruhi pengambilan keputusan tersebut.

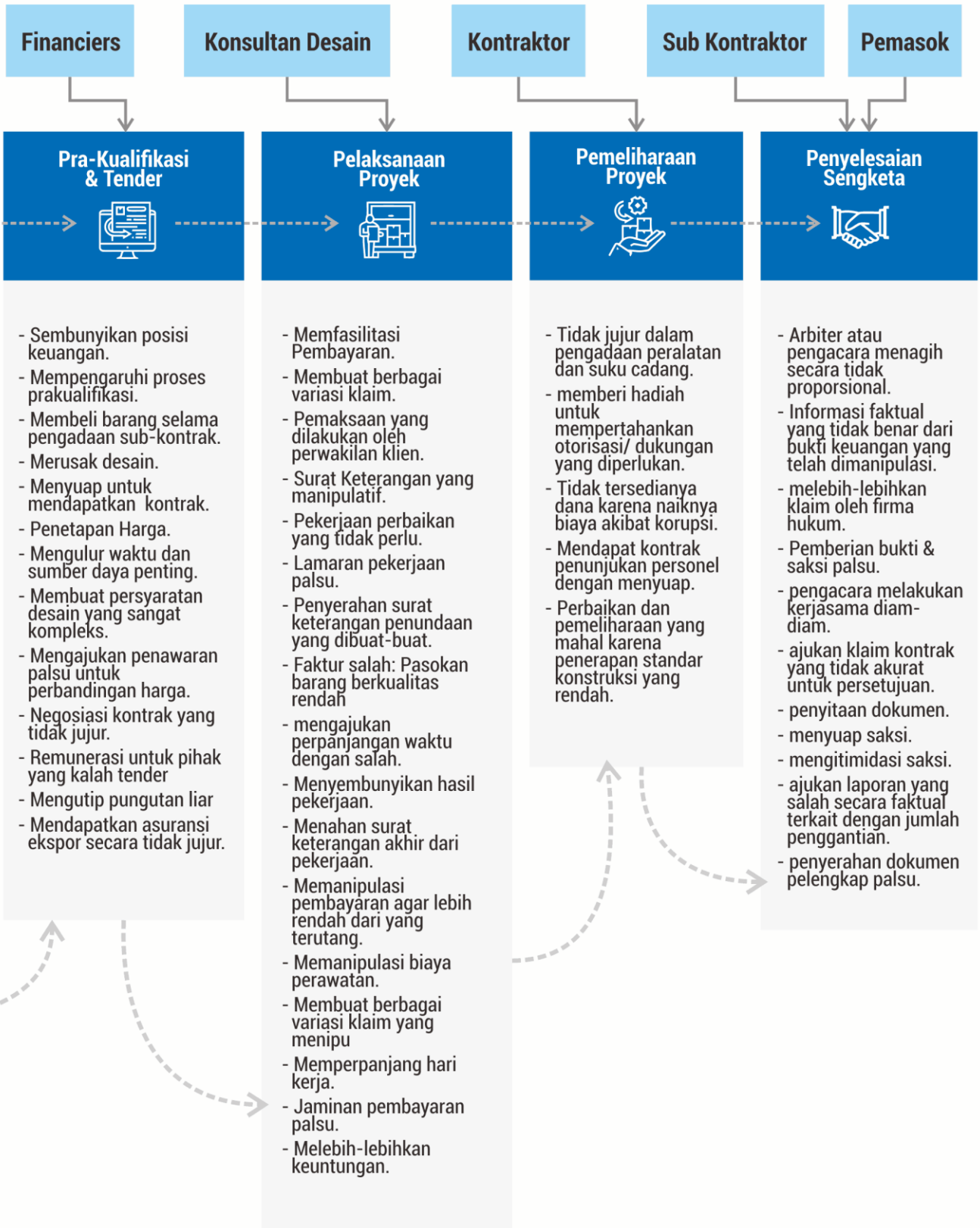
Gambar 3. Modus Korupsi Infrastruktur Berdasarkan Tahapan



KERANGKA PRAKTIK KORUPSI

Stansbury & Stansbury 2008, Sohail & Cavill 2008, Zou 2006, Chan & Owusu 2017, Brown et al. 2012, Tabish & Jha 2011





Menurut Owusu, et.al, (2019), modus korupsi infrastruktur dapat dibagi berdasarkan tahapannya. Berbagai jenis dan bentuk korupsinya dapat digambarkan sebagaimana di bawah ini⁵³. Pada tahapan penyusunan kerangka proyek, pihak swasta mungkin gagal mendapatkan dokumen persyaratan yang dibutuhkan, termasuk perizinan. Disini potensi suap bisa terjadi untuk memenuhi, mempercepat, ataupun mengatasi persyaratan wajib yang harus dipenuhi. Tanah yang digunakan sebagai lahan proyek terkendala karena bermasalah, dan termasuk menyusun rencana proyek yang dimaksudnya untuk melakukan pemecahan proyek yang bernilai besar, ke paket-paket yang bernilai kecil.

Pada tahapan perencanaan, sektor publik, atau pengambil keputusan tidak mempertimbangkan kebutuhan kelompok rentan dan miskin karena lebih fokus untuk menyusun proyek berskala besar dan menguntungkan. Proyek infrastruktur juga direncanakan untuk mendapatkan keuntungan pribadi atau keuntungan politik, alih-alih karena pertimbangan kebutuhan prioritas dan alokasi anggaran yang tersedia. Sedangkan masalah lain dalam tahapan perencanaan adalah desain proyek dibuat untuk keuntungan pihak vendor/kontraktor yang akan mengerjakan proyek tersebut.

Proses penyusunan anggaran sendiri menjadi salah satu sumber dari adanya tindak pidana korupsi. Ada tiga titik rawan korupsi dalam proses penyusunan anggaran, yaitu:⁵⁴

1. Tahap perencanaan anggaran,
2. Tahap penganggaran anggaran, dan
3. Tahap pelaksanaan anggaran.

Korupsi pada tahap perencanaan anggaran umumnya terjadi dalam bentuk pembagian dan pengaturan "jatah proyek" dan ijon proyek. Rekanan pada umumnya akan memberikan sejumlah uang kepada oknum aparat pemerintah agar mendapatkan proyek dalam tahun anggaran yang akan disahkan, atau biasanya dikenal dengan istilah *sistem ijon*. Biasanya proyek-proyek yang diajukan dalam pembahasan anggaran sudah terlebih dahulu memiliki mitra kerja yang dapat diajak melakukan pemufakatan jahat. Dalam tahap ini sudah ada kesepakatan besaran *commitment fee* yang akan diberikan jika proyek tersebut akhirnya disetujui untuk masuk dalam APBN/APBD.

⁵³ Owusu, Emmanuel Kingsford, Albert PC Chan, and Ming Shan. "Causal factors of corruption in construction project management: an overview." *Science and engineering ethics* 25 (2019): 1-31. https://www.researchgate.net/publication/321015746_Causal_Factors_of_Corruption_in_Construction_Project_Management_An_Overview, diakses pada 28 Juli 2023.

⁵⁴ Kementerian Dalam Negeri. (2020). *Pimpinan KPK, "Pencegahan Korupsi Terintegrasi – Sektor Perencanaan dan Penganggaran APBD"*, diakses di http://binapemdes.kemendagri.go.id/uploads/gallery/02_Pencegahan_Korupsi_Terintegrasi_2020.pdf, diakses pada 6 Juli 2023.

Mengingat alokasi anggaran yang besar tersebut, korupsi sektor infrastruktur rentan terjadi. Dalam catatan Antonio Estache (2014), setidaknya ada lima tahapan dalam proyek infrastruktur yang tata kelolanya rentan terdistorsi oleh korupsi, yakni:

1. Desain struktur pasar sektor infrastruktur, termasuk dukungan kelembagaan untuk pengawasan sektor ini;
2. Keputusan tentang pembiayaan sektor ini;
3. Pengadaan kebutuhan investasi, pemeliharaan dan operasional;
4. Tahap konstruksi;
5. Penyampaian hasil kerja proyek.⁵⁵

Kemudian dalam tahap penganggaran, korupsi rentan terjadi pada saat pembahasan dan pengesahan APBD. KPK menyoroti istilah adanya uang 'ketok palu' yang seringkali diberlakukan oleh oknum anggota Dewan yang menjadi pelaku korupsi. Apabila 'uang ketok palu' atau biaya persetujuan tersebut tak dipenuhi, maka pembahasan atau pengesahan anggaran justru akan dihambat.⁵⁶

Kasus Wa Ode Nurhayati merupakan contoh lain yang mencerminkan modus diatas. Pada 16 Juli 2023, KPK melakukan eksekusi pidana terhadap terpidana enam tahun penjara dalam kasus suap Dana Penyesuaian Infrastruktur Daerah (DPID) dan tindak pidana pencucian uang (TPPU) Wa Ode Nurhayati (mantan Anggota Badan Anggaran DPR RI). Kala itu, Wa Ode terbukti menerima suap Rp 6,25 miliar dari pengusaha untuk mengusahakan agar Kabupaten Aceh Besar, Pidie Jaya, Bener Meriah dan Kabupaten Minahasa ditetapkan sebagai daerah penerima alokasi DPID 2011.⁵⁷

⁵⁵ Estache, Antonio. (2014). "Infrastructure and corruption: a brief survey." Working Papers ECARDS 37 (2014). <https://ideas.repec.org/p/eca/wpaper/2013-174923.html>, diakses pada 28 Juli 2023

⁵⁶ Sindo News. (2020). "KPK Sebut Penyusunan Anggaran Salah Satu Faktor Terjadi Korupsi", diakses di <https://nasional.sindonews.com/berita/1361359/13/kpk-sebut-penyusunan-anggaran-salah-satu-faktor-terjadi-korupsi> diakses tanggal 6 Juli 2023.

⁵⁷ Berita Satu. (2013). "Putusan "Inkracht" KPK Penjarakan Wa Ode Nurhayati", diakses di <https://www.beritasatu.com/nasional/126194/putusan-inkracht-kpk-penjarakan-wa-ode-nurhayati> diakses tanggal 5 Juli 2023.

Contoh lain adalah perkara korupsi berupa pemberian suap kepada Wakil Ketua Komisi Energi DPR Eni Maulana Saragih pada tanggal 13 Juli 2018 agar Eni membantu pemilik Blackgold Natural Resources Ltd Johannes Budisutrisno agar mendapatkan proyek PLTU Riau-1.⁵⁸ Dalam perkara lain, “mafia anggaran” juga telah bergerak sejak proses pembahasan anggaran di Badan Anggaran DPR RI. Sementara pada kasus korupsi pembangunan Wisma Atlet Jakabaring Palembang misalnya, Nazaruddin berperan sebagai fasilitator antara pengusaha dengan Badan Anggaran DPR RI. Dirinya menawarkan bantuan kepada sejumlah perusahaan untuk mendapatkan proyek dengan imbalan berupa sejumlah fee untuk dibagi bersama Kementerian Pemuda dan Olahraga.

Selain menjadi fasilitator, Nazaruddin juga memiliki sejumlah perusahaan yang kerap menggarap proyek-proyek pemerintah. Nazaruddin, juga bergerak menjadi *broker* untuk membagi proyek pekerjaan kepada perusahaan-perusahaan yang dekat dengannya. Dalam beberapa kasus, proyek-proyek tertentu sengaja dirancang untuk dapat dikerjakan oleh perusahaan yang telah memiliki perjanjian khusus dengan oknum pejabat dan anggota Banggar. Selain itu, para politisi juga telah terlebih dahulu mengidentifikasi proyek-proyek besar di “area basah” untuk dikerjakan oleh perusahaan milik Nazaruddin atau perusahaan lain yang difasilitasinya⁵⁹ Ketiga perkara korupsi diatas menegaskan bahwa modus seperti ini memang sudah lazim terjadi.

Sementara pada tahap pelaksanaan anggaran, pada umumnya praktik korupsi dilakukan pada proses pengadaan barang dan jasa⁶⁰. Perencanaan yang sudah diatur sedemikian rupa akan berlanjut pada pengaturan pemenang tender. Para peserta tender biasanya sudah dikondisikan sehingga yang akan terpilih sebagai pemenang adalah mitra kerja yang sejak awal sudah ber-*kongkalikong* sejak saat proses penganggaran. Proses tender yang sudah dibuat secara *online* guna meminimalisir kecurangan pun seringkali tetap dapat dicurangi – baik karena alasan *server* yang *down*, *website* yang tak dapat diakses atau diatur agar hanya bisa diakses oleh rekanan tertentu saja.

⁵⁸ Koran Tempo. (2018). “4 Anggota DPR Terjerat Kasus Korupsi di KPK Selama 2018” diakses dari https://nasional.tempo.co/read/1159471/4-anggota-dpr-terjerat-kasus-korupsi-di-kpk-selama-2018?page_num=2 diakses pada 9 Juli 2023.

⁵⁹ ICW. (2011). *Membongkar Mafia Anggaran DPR*, <https://www.antikorupsi.org/id/article/membongkar-mafia-anggaran-dpr> diakses pada tanggal 10 Juli 2023

⁶⁰ Modus pengaturan tender yang kerap ditemukan misalnya penggunaan pola “5-3-1” dimana terdapat 5 peserta memasukkan penawaran, terpilih 3 yang lolos evaluasi administrasi teknis, dan keluar 1 pemenang. Selain itu, terdapat juga praktik “*arisan*”, yaitu permainan yang diatur oleh perusahaan yang mengikuti tender sehingga mereka dapat menggarap proyek secara rata. Sebagai contoh, ada 3 kontraktor yang berkompetisi mendapatkan proyek, yaitu PT X, PT Y dan PT Z. Pada saat PT X maju, PT Y dan PT Z bertindak sebagai perusahaan pendamping saja sehingga PT X yang menang. Kemudian pada proyek lainnya, ketika PT Y yang maju, maka PT X dan PT Z bertindak sebagai perusahaan pendamping. Begitu seterusnya hingga masing-masing perusahaan mendapatkan kesempatan sebagai pemenang lelang secara merata.

Refleksi dari berbagai skandal korupsi yang melibatkan berbagai aktor dan korporasi di proyek infrastruktur sebagaimana ilustrasi diatas, menjelaskan adanya sejumlah hal yang perlu dicermati sebagai **modus korupsi** sektor infrastruktur, khususnya pada **tahap perencanaan** sebagai berikut:

1. Suap-menyuap yang melibatkan multi aktor, baik perusahaan konstruksi, politisi, dan pejabat eksekutif, sebagaimana yang terjadi dalam skandal *Odebrecht*, sebuah konglomerasi bisnis keluarga dari Brazil, yang pernah dinobatkan sebagai perusahaan peringkat 18 terbesar dunia untuk kategori perencanaan dan konstruksi. Pada 2015, CEO Odebrecht, Marcelo Odebrecht ditangkap oleh otoritas Brazil karena kedapatan menyuap 415 politisi dan 26 partai politik. Dalam penyelidikan lebih lanjut, perusahaan ini juga telah menyuap 600 politisi dan pegawai pemerintah di 10 negara Amerika Latin, untuk **memenangkan tender infrastruktur, dan negosiasi harga proyek lebih tinggi setelah ditentukan sebagai pemenang**.⁶¹
2. Suap-menyuap untuk **menentukan alokasi dana infrastruktur**. Dalam kasus Wa Ode Nurhidayati, politisi asal Partai Amanat Nasional (PAN), dirinya terbukti menerima suap dari 3 pengusaha dari beberapa daerah dalam program Dana Penyesuaian Infrastruktur Daerah (PDID). Modusnya, Wa Ode dalam posisinya sebagai anggota DPR RI, anggota Panitia Kerja Transfer Daerah Badan Anggaran DPR RI, membantu beberapa daerah untuk mendapatkan alokasi DPID, dengan imbalan suap yang nilainya antara 5-6% dari dana yang diajukan oleh daerah.⁶² Hal sama juga terjadi dalam kasus Dewie Yasin Limpo, politisi asal Hanura dari Komisi VII DPR RI yang divonis oleh Pengadilan Tindak Pidana Korupsi karena terbukti menerima suap dari Kepala Dinas Energi dan Sumber Daya Mineral Kabupaten Deiyai, Papua dan dari pengusaha sebesar Rp 177.700 Dolar Singapura. Tujuan dari suap tersebut agar Dewie membantu untuk memperjuangkan anggaran senilai Rp 50 miliar untuk pembangunan pembangkit listrik di Kabupaten Deiyai, Papua.⁶³

⁶¹ Campos, Nicolás, et al. (2021). *The ways of corruption in infrastructure: Lessons from the Odebrecht case*. *Journal of Economic Perspectives* 35.2: 171-90.

<https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.35.2.171> diakses pada 11 April 2023

⁶² Kompas. (2012). *Wa Ode Divonis Enam Tahun Penjara*.

https://nasional.kompas.com/read/2012/10/18/19075562/Wa.Ode.Divonis.Enam.Tahun.Penjara?lgn_method=google diakses pada 10 Mei 2023.

⁶³ Kompas. (2016). *Vonis Dewie Yasin Limpo Diperberat jadi 8 Tahun Penjara*,

<https://nasional.kompas.com/read/2016/11/01/16240861/vonis.dewie.yasin.limpo.diperberat.jadi.8.tahun.penjara.hak.politiknya.dicabut> diakses pada 10 Mei 2023.

3. Suap-menyuap untuk **merekayasa proses lelang dengan membuat daftar pekerjaan yang disusun oleh calon rekanan sendiri yang akan menjadi pelaksana proyek**. Kasus ini melibatkan Bupati Musi Banyuasin, Dodi Reza Alex Noerdin, politisi Golkar, bersama dengan Kadis PUPR Musi Banyuasin, Herman Mayori, Kepala Bidang Sumber Daya Alam/PPK Dinas PUPR Musi Banyuasin, Eddi Umari, dan Direktur PT Selaras Simpati Nusantara selaku pihak swasta. Dodi juga menentukan pembagian persentase fee untuk setiap proyek, dimana untuk dirinya sebesar 10%, sedangkan angka lebih kecil untuk para anak buahnya.⁶⁴



Foto: mises.org.es

⁶⁴ MCW News. (2011). *Tersandung OTT, KPK Tetapkan Putra Alex Noerdin Tersangka Suap*, .
<https://www.mcwnews.com/read/2021/10/17/202110160007/terjaring-ott-kpk-tetapkan-putra-kandung-alex-noerdin-tersangka-suap.html?page=all>, diakses pada 10 Mei 2023.

Dari berbagai contoh kasus diatas, terdapat sejumlah informasi kunci yang dapat dijelaskan sebagai berikut:

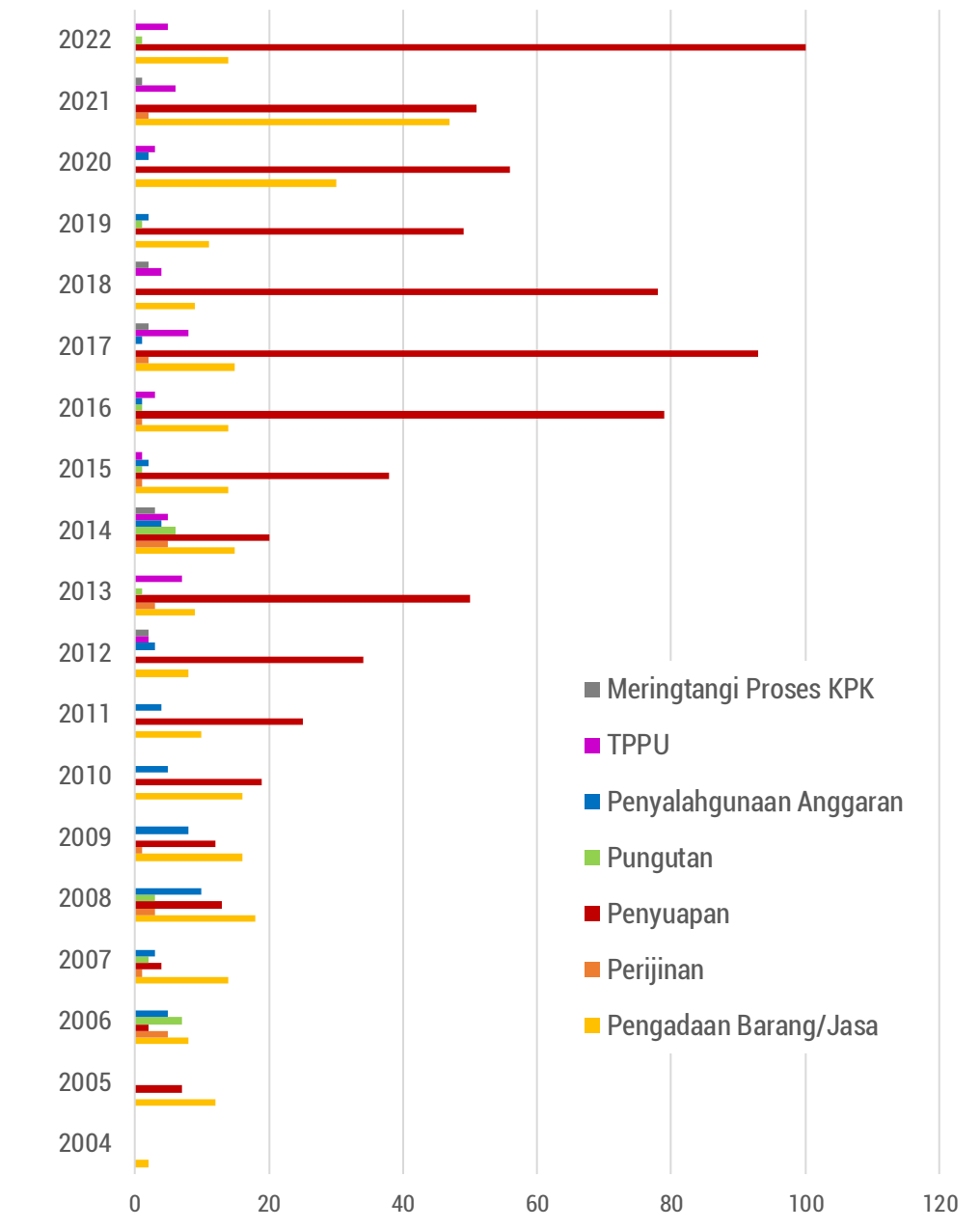
1. Pada tahap perencanaan proyek infrastruktur, **sudah ada berbagai aktor yang terlibat**, mulai dari politisi, anggota parlemen, kontraktor atau calon pemenang lelang yang bernegosiasi, atau bersepakat untuk memuluskan proyek tertentu. Bahkan peran pihak swasta seperti dalam kasus Dodi sebagai Bupati Musi Banyuasin misalnya sudah sangat menonjol pada tahap perencanaan. Sementara, dimensi perencanaan teknokratisnya, dimana kebutuhan siapa, dan jenis infrastruktur seperti apa yang dibutuhkan oleh masyarakat luas, tidak masuk dalam perhitungan.
2. Pada tahap perencanaan proyek infrastruktur, **sudah ada kepastian tentang pembagian fee sejak awal berdasarkan persentase nilai proyek**. Situasi ini mengindikasikan anggaran proyek infrastruktur sudah berkurang sejak perencanaan.
3. Suap-menyuap dalam tahap perencanaan yang **melibatkan multi-pihak memiliki berbagai tujuan**, baik untuk menyusun daftar pekerjaan yang menguntungkan para pihak yang bersekongkol, memenangkan proyek, mengatur nilai proyek, mendapatkan alokasi anggaran tertentu dari sumber anggaran publik (APBN/APBD).
4. Pada dimensi yang lebih luas, dimana **proyek melibatkan aktor lintas negara, atau dalam proyek berskala internasional, suap-menyuap juga rentan terjadi**. Regulasi global sangat menentukan bagaimana perlakuan terhadap suap-menyuap dalam tender internasional, seperti yang dicontohkan oleh FCPA (*Foreign Corrupt Practices Act*) Amerika Serikat, yang dapat digunakan untuk menjerat korporasi Odebrecht.

Berdasarkan tabel di bawah ini, jenis tindak pidana korupsi yang paling banyak ditangani oleh KPK selama periode tersebut adalah penyuapan, termasuk penyuapan dalam sektor pembangunan infrastruktur. Sebagai contoh kasus, sepanjang tahun 2018-2019, KPK menangani 17 kasus korupsi di bidang infrastruktur⁶⁵.

⁶⁵ Ary Wahyudi dkk., "KPK Sebut Korupsi Infrastruktur Sangat Tinggi", Koran Tempo, diakses dari <https://koran.tempo.co/read/nasional/446780/kpk-sebut-korupsi-infrastruktur-sangat-tinggi>, diakses pada 15 Januari 2023.

Grafik 3. Jumlah Tindak Pidana Korupsi berdasarkan Jenis Perkara (2004-2022)⁶⁶

Tindak Pidana Korupsi berdasarkan Jenis Perkara 2001-2022
(Update 17 Januari 2023)



⁶⁶ KPK. (2023). *Statistik TPK berdasarkan Jenis Perkara*, <https://www.kpk.go.id/id/statistik/penindakan/tpk-berdasarkan-jenis-perkara> diakses pada 11 Juni 2023.

Sistemiknya korupsi sektor infrastruktur tersebut juga ditegaskan temuan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Dari nilai kontrak 100%, nilai riil infrastruktur umumnya hanya tersisa 50% yang digunakan untuk pembangunan. Sedangkan sisa dari nilai tersebut telah diberikan kepada para koruptor. Komposisi pemufakatan jahat yang terjadi selama ini adalah kontraktor mengambil keuntungan sebesar 10%-15%, setoran komitmen kepastian anggaran sebesar 7%, *commitment fee* sebesar 20%, serta manipulasi laporan pengadaan sebesar 5%.

Selanjutnya pada tahun 2019, Indonesia Corruption Watch (ICW) mencatat bahwa terdapat 561 kasus korupsi terkait dengan proyek infrastruktur yang ditangani oleh KPK, Kejaksaan Agung, dan Kepolisian RI dengan total kerugian negara mencapai sekitar Rp 3,2 triliun.⁶⁷ Bila dibandingkan dengan tahun 2016, terdapat peningkatan signifikan baik terhadap jumlah kasus korupsi terkait dengan proyek infrastruktur maupun terhadap kerugian negara yang diakibatkannya. Catatan ICW di tahun 2016 juga menunjukkan bahwa jumlah kasus korupsi terkait dengan proyek infrastruktur adalah 63 kasus dengan kerugian negara sekitar Rp 486,5 miliar, lebih besar daripada kerugian negara yang ditimbulkan akibat korupsi non-infrastruktur sebesar Rp 404 miliar.⁶⁸

Tabel 5. Terpidana Kasus Tindak Pidana Korupsi Sektor Infrastruktur⁶⁹

No	Nama Pejabat	Tahun Kasus	Kasus Korupsi
1	Rudy Erawan, Bupati Halmahera Timur	2018	Korupsi dalam proyek pembangunan infrastruktur di bawah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tahun 2016
2	Marianus Sae, Bupati Ngada	2018	Korupsi dalam proyek pembangunan jalan di Kabupaten Ngada
3	Abdul Latif, Bupati Hulu Sungai Tengah	2018	Korupsi pembangunan RSUD Damanhuri Barabai tahun 2017
4	Pangonal Harahap, Bupati Labuhan Batu	2018	Korupsi berbagai proyek pembangunan di Labuhan Batu tahun 2018

⁶⁷ KPK. *Ibid*

⁶⁸ Tirto ID. (2017). *Membongkar Korupsi Proyek Infrastruktur*. <https://tirto.id/membongkar-korupsi-proyek-infrastruktur-cfke>, diakses pada 5 Februari 2023.

⁶⁹ KPK. (2023). *Statistik TPK berdasarkan Jenis Perkara*, <https://www.kpk.go.id/id/statistik/penindakan/tpk-berdasarkan-jenis-perkara> diakses pada 11 Juni 2023.

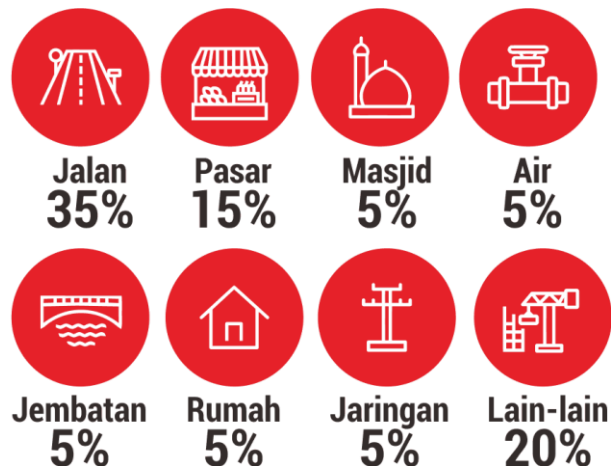
5	Zainudin Hasan, Bupati Lampung Selatan	2018	Korupsi proyek pembangunan jalan di Lampung Selatan
6	Ahmadi, Bupati Bener Meriah	2018	Korupsi proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang bersumber dari Dana Otonomi Khusus Aceh 2018
7	Irwandi Yusuf, Gubernur Aceh	2018	Korupsi proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang bersumber dari Dana Otonomi Khusus Aceh 2018 dan pembangunan Dermaga Sabang
8	Syahri Mulyo, Bupati Tulungagung	2018	Korupsi proyek pembangunan infrastruktur dan peningkatan jalan di Tulungagung.
9	Muhammad Samanhuri Anwar, Walikota Blitar	2018	Korupsi proyek pembangunan sekolah menengah pertama di Blitar
10	Remigo Yolando Berutu	2018	Korupsi proyek pengadaan di Dinas PUPR
11	Mustofa Kamal Pasa, Bupati Mojokerto	2018	Korupsi pembangunan menara telekomunikasi di Kabupaten Mojokerto 2015
12	Khamami, Bupati Mesuji	2019	Korupsi proyek pembangunan infrastruktur di Dinas PUPR Mesuji.
13	Ahmad Yani, Bupati Muara Enim	2019	Korupsi proyek pembangunan jalan di Muara Enim
14	Nurdin Basirun, Gubernur Kepulauan Riau	2019	Korupsi proyek reklamasi di Kepulauan Riau
15	Sri Wahyuni Maria Manalip	2019	Korupsi proyek revitalisasi Pasar Lirung dan Pasar Beo
16	Agung Ilmu Mangkunegara, Bupati Lampung Utara	2019	Korupsi proyek pembangunan pasar tradisional di Lampung Utara
17	Supendi, Bupati Indramayu	2019	Korupsi proyek di Dinas PUPR Kabupaten Indramayu.

Kemudian berdasarkan laporan Wakil Ketua KPK Nurul Ghufron, sejak tahun 2020 hingga Maret 2021 terdapat 36 kasus korupsi infrastruktur,⁷⁰ termasuk korupsi yang dilakukan oleh Gubernur Sulawesi Selatan dan Bupati Kutai Timur. Sedangkan pada awal tahun 2022, terdapat 3 (tiga) Kepala Daerah yang tertangkap tangan oleh KPK⁷¹, yaitu Bupati Langkat, Bupati Penajam Paser Utara dan Walikota Bekasi, akibat menerima suap/gratifikasi agar mendapatkan paket pekerjaan di Dinas PUPR.

Dari data diatas, terlihat bahwa objek infrastruktur yang paling banyak dikorupsi adalah proyek pembangunan jalan sebesar 35%; pasar 15%; masjid, jembatan, air, rumah, dan jaringan distribusi masing-masing 5%, serta lain-lain 20%.⁷² Korupsi dalam pembangunan infrastruktur biasanya terjadi sejak awal perencanaan hingga tahap pengawasan.

INFRASTRUKTUR LADANG KORUPSI

Sumber KPK 2021



⁷⁰ Kompas. (2021). *Ada 36 Kasus Korupsi Infrastruktur, Pengamat Minta Kementerian PUPR Bentuk Tim Whistleblower*, <https://www.kompas.com/properti/read/2021/03/16/220000821/ada-36-kasus-korupsi-infrastruktur-pengamat-minta-kementerian-pupr?page=all>, diakses pada 13 Februari 2023

⁷¹ Alinea. (2020). *Menutup lubang "tikus-tikus" korupsi infrastruktur kepala daerah*, diakses dari <https://www.alinea.id/nasional/menutup-lubang-tikus-korupsi-infrastruktur-kepala-daerah-b2feU9Bq1> diakses pada 3 April 2023.

⁷² KPK. *Ibid*



Foto: sewellbeard.com

IV. RISIKO KORUPSI PROYEK INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

Uji coba penilaian ICRAT di Indonesia menemukan bahwa indikasi risiko korupsi cenderung bervariasi, dengan didominasi risiko korupsi sangat tinggi. Penilaian proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) dan P3SON Hambalang berada pada tingkat risiko korupsi sangat tinggi. Sementara proyek Jembatan Pulau Balang di Ibu Kota Nusantara (IKN) berada pada tingkat risiko korupsi tinggi, dan proyek PLTB Sidrap I pada tingkat sedang.

Tabel 6. Hasil Penilaian ICRAT di Indonesia

Proyek Dipantau	Kerentanan	Klasifikasi Risiko	Penilaian Konteks	Indikasi Risiko Korupsi
1. Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB)	Substansial	5 (sangat tinggi)	8.5 (<i>Sangat Tinggi, yang kemungkinan memiliki pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi</i>)	Sangat Tinggi
2. Jembatan Pulau Balang di Ibu Kota Nusantara (IKN)	Signifikan	4 (tinggi)	7.9 (<i>Tinggi, area yang sangat rentan terhadap pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi</i>)	Tinggi
3. P3SON Hambalang	Substansial	4 (tinggi)	7.9 (<i>Tinggi, area yang sangat rentan terhadap pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi</i>)	Sangat Tinggi
4. PLTB Sidrap I	Sedang	4 (tinggi)	7.2 (<i>Tinggi, area yang sangat rentan terhadap pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi</i>)	Sedang

Penilaian ICRAT terhadap dinamika regulasi dan kelembagaan yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur melalui kacamata empat proyek pemerintah ini penting sebagai fondasi dalam memahami kepentingan politik yang ada serta tantangannya. Jelas terlihat, bahwa Pemerintah di era pasca-Soeharto, terutama masa pemerintahan Presiden Jokowi, dihadapkan pada konteks politik yang berbeda yaitu **demokrasi dan desentralisasi**.

Pada era reformasi, pemerintah pusat tidak dapat lagi menggunakan kekuatan militer untuk memperoleh tanah yang diperlukan untuk proyek infrastruktur. Sebaliknya, pemerintah di era demokrasi harus mengandalkan putusan pengadilan, sebuah proses yang panjang dan tidak selalu berpihak pada pengembang atau pemerintah. Pada sisi yang lain, desentralisasi kekuasaan menempatkan situasi dimana kerap kali pemerintah daerah terkadang gagal mendukung rencana infrastruktur pemerintah pusat karena tidak ada insentif (langsung maupun tidak langsung) bagi pejabat pemerintah daerah.

Situasi pemerintah pusat yang kurang kuat ini artinya juga menyebabkan ambisi membangun proyek-proyek infrastruktur besar di lebih dari satu provinsi juga semakin kompleks. Fakta di lapangan memperlihatkan, situasi yang terjadi adalah otoritas pusat dan daerah di Indonesia minim kerjasama dan koordinasi, yang umumnya disebabkan oleh lemahnya kualitas sumber daya manusia di tingkat lokal. Sementara itu, masih panjang dan kompleksnya rantai birokrasi di Indonesia juga turut berkontribusi bagi penyebab penundaan (atau bahkan pembatalan total) suatu proyek infrastruktur.

Kompleksitas ini diperparah dengan eratnya hubungan elit politik dan korporasi di Indonesia (baik di pusat maupun di daerah). Kedua kelompok tersebut menggunakan instrumen pembangunan infrastruktur demi peningkatan kesejahteraan dan perluasan kekuasaan mereka sendiri, bukan kesejahteraan masyarakat. Dalam konteks tersebut, penting juga dipahami bahwa masalah infrastruktur bisa terjadi karena masalah informal dan ekstra-parlementer, seperti ketika elit lokal lebih cenderung memberikan konsesi kepada perusahaan-perusahaan yang bersahabat (yang mungkin telah membantu membiayai kampanyenya), meskipun jika dilihat secara kinerja, perusahaan-perusahaan ini tidak dapat menyelesaikan proyek.

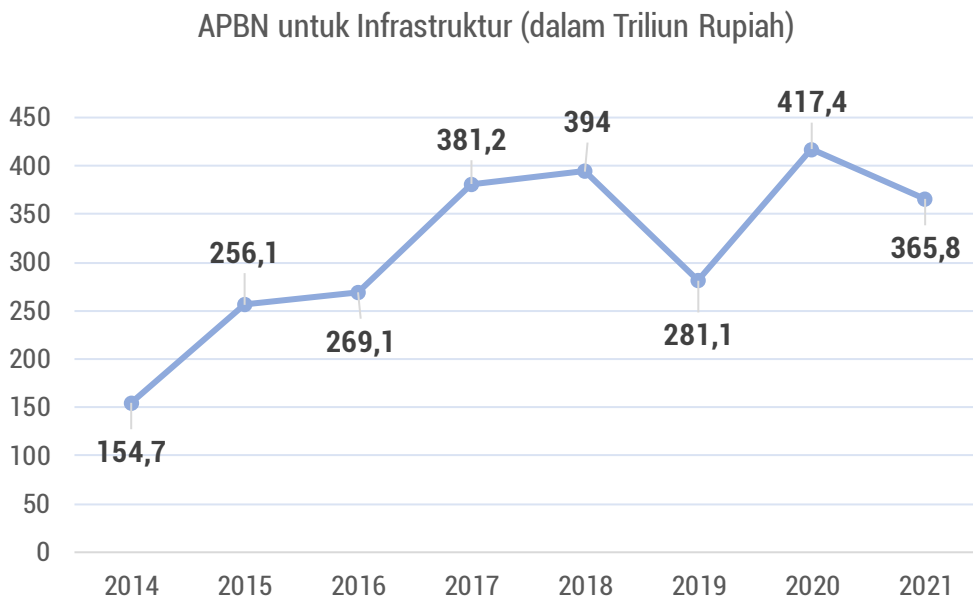
Salah satu masalah lainnya dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia adalah yang berkaitan dengan sumber pendanaan melalui pengaturan PPP. Dalam kacamata investor, kerangka kerja PPP saat ini masih diwarnai dengan aturan yang tidak jelas, proses yang rumit, birokrasi yang kompleks, hingga macetnya koordinasi antara Pemerintah Pusat hingga Daerah. Banyak proyek yang didorong menggunakan skema PPP tidak dirancang, didokumentasikan, dan disusun sesuai dengan praktik terbaik internasional. Bahkan risiko-risiko yang terkait dengan pengembangan proyek, pengiriman bahan baku, hingga keuangan justru banyak jatuh ke tangan swasta, padahal secara tradisional itu merupakan tanggung jawab Pemerintah. Akibatnya investor enggan terlibat dalam pengembangan proyek infrastruktur⁷³.

⁷³ Merespon kompleksitas ini, kehadiran Peraturan Presiden no. 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha di Bidang Infrastruktur, sebagai pengganti Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 dan amendemennya, telah menetapkan ketentuan yang lebih jelas dan rinci antara lain *unsolicited proposal*, hingga perjanjian kerjasama dan dukungan dan jaminan Pemerintah terhadap proyek. Jaminan ini memungkinkan skema anuitas berbasis kinerja yang merupakan model risiko yang lebih sesuai untuk banyak proyek KPS yang diusulkan di Indonesia.

Selain itu, naik-turunnya perjalanan pembangunan infrastruktur di Indonesia pada masa Jokowi juga amat kental dengan politik tata ruang. Selain kurangnya sumber daya finansial, pembebasan lahan merupakan isu sentral untuk memahami kendala pembangunan infrastruktur. Perselisihan antara Negara dan pemilik tanah, ditambah kompleksitas keterlibatan dari korporasi cenderung dijawab secara sepihak melalui mekanisme pengambilalihan tanah secara paksa, yang minim dialog dan partisipasi publik.

Namun pada kenyataannya, kehadiran UU Pengadaan Tanah bagi Kepentingan Umum gagal mempercepat pembangunan infrastruktur karena corak kebijakannya yang sangat represif. Pemerintahan SBY kala itu tampak balik badan ketika konflik lahan terjadi karena tingkat popularitas yang terus menurun karena kasus korupsi yang menjerat partainya. Sementara pemerintahan Jokowi justru tampak agresif mempercepat perampasan lahan, meskipun banyak ditolak oleh warga setempat—yang disebabkan Jokowi menikmati dukungan kuat dari partai koalisi pemerintah, parlemen dan pengusaha.

Grafik 4. Anggaran Negara untuk Pembiayaan Infrastruktur (2014-2022)⁷⁴



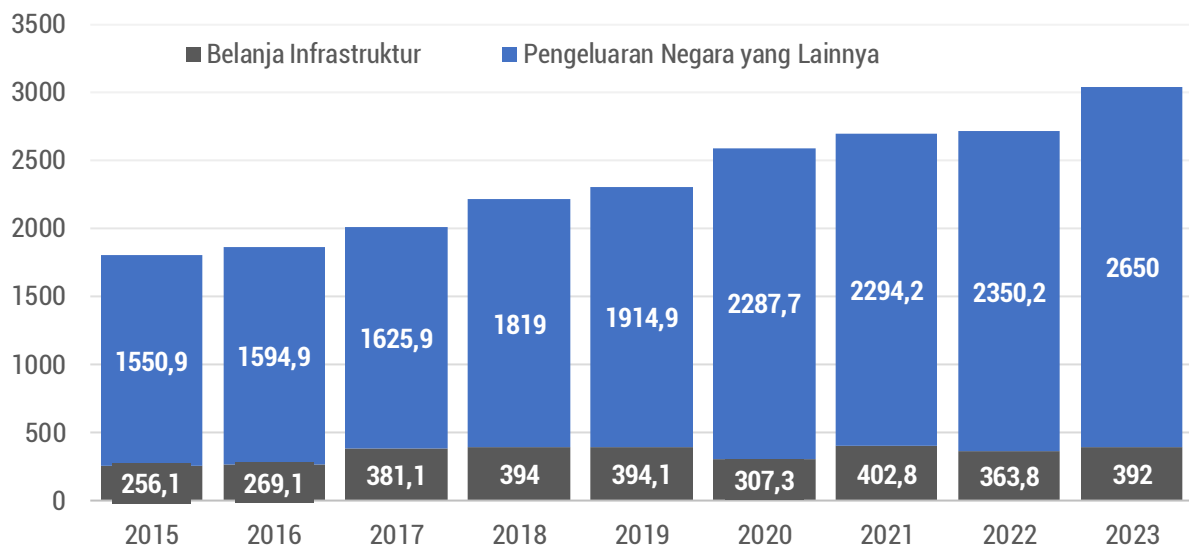
⁷⁴ Kata Data. (2022). *Anggaran Infrastruktur Turun Jadi Rp 365,8 Triliun pada 2022*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/04/07/anggaran-infrastruktur-turun-jadi-rp3658-triliun-pada-2022> diakses pada 1 Agustus 2023.

Sementara itu, belanja sektor infrastruktur sendiri juga merupakan belanja publik yang memakan biaya besar sehingga penting untuk dipantau oleh masyarakat⁷⁵. Dalam struktur APBN sebagai contoh, alokasi untuk infrastruktur selalu di atas Rp 100 triliun setiap tahunnya. Di atas merupakan angka besaran anggaran infrastruktur APBN sejak dari tahun 2014 hingga tahun 2022.

Pada tahun 2023, Pemerintah telah menganggarkan biaya pembangunan infrastruktur tahun depan sebesar Rp 392 triliun, naik 7,75% dibandingkan dengan APBN 2022 sebesar Rp 363,8 triliun. Meski demikian, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, mengatakan bahwa tidak ada pembangunan infrastruktur baru pada 2023, dan hanya melanjutkan pembangunan yang sudah ada. Alokasi untuk Kementerian PUPR tercatat sebesar Rp 125,5 triliun.

Anggaran Infrastruktur senilai Rp 392 triliun tersebut akan diarahkan untuk mendukung penguatan penyediaan pelayanan dasar, peningkatan produktivitas melalui infrastruktur konektivitas dan mobilitas, pembangunan infrastruktur energi dan pangan yang terjangkau, andal, dan perlindungan aspek lingkungan; serta pemerataan infrastruktur dan akses TIK.

Grafik 5. Porsi Realisasi 2015-2022, dan Outlook 2023 untuk Sektor Infrastruktur⁷⁶



⁷⁵ Anggaran infrastruktur dalam APBN sendiri dapat diklasifikasikan dalam tiga kelompok besar, yaitu infrastruktur ekonomi, infrastruktur sosial, dan dukungan infrastruktur. Infrastruktur ekonomi dimaksudkan untuk pembangunan (termasuk pemeliharaan) sarana dan prasarana yang diperlukan dalam rangka kelancaran mobilitas arus barang dan jasa, serta kelancaran proses produksi.

⁷⁶ Kata Data. *Ibid.*

Namun demikian meski masih bernilai jumbo, porsi anggaran infrastruktur terhadap belanja negara berada dalam tren penurunan sejak tahun 2017 lalu. Tahun 2017, realisasi infrastruktur nyaris mencapai 19% belanja APBN, sedangkan untuk tahun 2023 angka tersebut menyusut menjadi 13%. Termasuk dalam klasifikasi ini adalah berbagai kegiatan, baik di Kementerian/ Lembaga, non-Kementerian/ Lembaga, transfer ke daerah dan dana desa, maupun pembiayaan anggaran, yang antara lain terkait dengan transportasi, pengairan/irigasi, telekomunikasi dan informatika, perumahan/permukiman serta energi seperti sektor ketenagalistrikan, minyak, dan gas bumi.

Besarnya dana yang dibutuhkan untuk pembiayaan infrastruktur ini mendorong Pemerintah melakukan inovasi pembiayaan. Hal ini terutama karena kemampuan APBN untuk membiayai pembangunan infrastruktur selama periode 2020 hingga 2024 hanya sekitar 30% (atau setara dengan sekitar Rp 623 Triliun) dari total anggaran kebutuhan infrastruktur sebesar sekitar Rp2.058 Triliun.⁷⁷

Sejumlah inovasi yang telah dilakukan diantaranya adalah melalui KPBU dan skema *estafet financing*, pembiayaan campuran (*blended financing*), serta pendekatan *source-to-tap*.⁷⁸ Selain itu Pemerintah juga mengharapkan pembiayaan dilakukan melalui investasi, yang sumbernya ditargetkan berasal dari BUMN dan swasta.



Foto: pxhere.com

⁷⁷ Koran Tempo. (2020). *Pembiayaan Kreatif untuk Membangun Infrastruktur*. <https://koran.tempo.co/read/info-tempo/478553/pembiayaan-kreatif-untuk-membangun-infrastruktur> diakses pada 28 Juli 2023.

⁷⁸ Koran Tempo. *Ibid*.

Terdapat beberapa skema dalam KPBU yang meliputi:

- **Kontrak Operasi & Pemeliharaan** (*Operation & Maintenance* (O&M)): Operator swasta/badan usaha, berdasarkan kontrak, mengoperasikan aset milik Pemerintah (misalnya pabrik pengolahan air/air limbah) untuk jangka waktu tertentu. Kepemilikan aset tetap pada pihak Pemerintah.
- **Bangun-Kuangan** (*Build-Finance* (BF)): Swasta/badan usaha membangun aset dan membiayai biaya modal hanya selama periode konstruksi.
- **Desain-Bangun-Kuangan-Pelihara** (*Design-Build-Finance-Maintenance* (DBFM)): Badan usaha merancang, membangun, membiayai aset dan menyediakan layanan pemeliharaan (*hard facilities management*) berdasarkan perjanjian jangka panjang.
- **Desain-Bangun-Kuangan-Pelihara-Operasi** (*Design-Build-Finance-Maintain-Operate* (DBFMO)): Pihak badan usaha merancang, membangun, membiayai, menyediakan layanan pemeliharaan dan operasi di bawah perjanjian jangka panjang. Pengoperasian aset juga termasuk dalam proyek-proyek seperti ini misalnya pengoperasian jembatan, jalan dan instalasi pengolahan air.
- **Konsesi**: Seorang pemegang konsesi pihak swasta/badan usaha melakukan investasi dan mengoperasikan fasilitas untuk jangka waktu tertentu, setelah jangka waktu tersebut kepemilikan kembali ke pihak pemerintah.

Selain itu, dalam rangka menarik investor swasta dan juga asing, Kelompok Kerja Infrastruktur (*Infrastructure Working Group*-IWG) dalam Presidensi G20 Indonesia tahun 2022 juga telah melakukan serangkaian diskusi bersama-sama dengan 19 perwakilan negara anggota G20 lainnya dalam rangka menyusun *deliverables*⁷⁹ (hasil kerja) bidang infrastruktur yang dibawa untuk mendapatkan persetujuan dalam Forum Menteri Keuangan dan Bank Sentral (FMCBG)⁸⁰.

⁷⁹ Kementerian Keuangan, Sevi Wening Perwitasari. (2023). Sebuah Laporan dari Gelaran Keempat *Infrastructure Working Group* (IWG) Presidensi Indonesia. <https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/1158-1472/umum/kajian-opini-publik/manfaat-g20-untuk-investasi-infrastruktur-di-indonesia> diakses pada 28 Maret 2023.

⁸⁰ Pada forum tahunan tersebut, telah dikembangkan Kerangka Kerja dengan empat pilar utama yang penting bagi upaya mengungkit partisipasi swasta secara optimal dalam investasi infrastruktur yakni: i) Prioritas dan target infrastruktur nasional jangka panjang; ii) Definisi dan data infrastruktur berkelanjutan; iii) Lingkungan yang mendukung implementasi; dan iv) Inovasi keuangan dan teknologi.

A. Temuan Risiko Korupsi dalam Tahap Pemilihan Empat Proyek Infrastruktur Indonesia

1. Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB)

INDIKASI RISIKO KORUPSI PADA PEMILIHAN PROYEK - PENILAIAN AWAL	
Nama proyek	Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung
Deskripsi singkat proyek	<p>Proyek KCJB merupakan proyek pembangunan kereta cepat dengan panjang trase 142,3 km yang terbentang dari Jakarta hingga Bandung. Kereta cepat ini rencananya akan memiliki empat stasiun pemberhentian, yaitu Halim, Karawang, Padalarang dan Tegalluar. Pembangunan ini dikerjakan oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang merupakan perusahaan patungan antara konsorsium PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (terdiri dari PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, PTPN VIII, PT Jasa Marga (Persero), dan PT KAI (Persero)) dan konsorsium perusahaan perkeretaapian Tiongkok melalui Beijing Yawan HSR Co.Ltd. Pada tahun 2015, Presiden RI menyampaikan bahwa proyek KCJB dijalankan dengan skema <i>Business to Business</i> (B2B) antara Indonesia dengan Cina dan tidak menggunakan APBN.</p> <p>Namun pada tahun 2021, Presiden Joko Widodo resmi meneken Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 93 Tahun 2021 yang merupakan perubahan atas Perpres Nomor 107 Tahun 2015, tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta Bandung. Dari beberapa pasal revisi, yang paling menjadi sorotan publik adalah revisi Pasal 4 yang menyatakan bahwa proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung kini diizinkan untuk didanai APBN.</p> <p>Hingga saat ini biaya total proyek yang berlangsung sejak 2016 itu telah mencapai USD7,27 miliar atau setara Rp108,14 triliun. Biaya tersebut mengalami pembengkakan sebesar Rp1,2 miliar dollar AS atau sekitar Rp18,02 triliun. Nilai tersebut bahkan sudah jauh melampaui investasi dari proposal Jepang melalui JICA (<i>Japan International Cooperation Agency</i>) yang memberikan tawaran proyek KCJB sebesar US\$ 6,2 miliar.</p> <p>Akibat adanya pembengkakan biaya tersebut, Pemerintah Cina dan Pemerintah Indonesia menyepakati <i>cost overrun</i> sebesar US\$ 1,2 miliar. Dari <i>cost overrun</i> US\$ 1,2 miliar, total pinjaman Indonesia adalah sekitar US\$ 560 juta dengan bunga pinjaman kepada China Development Bank (CDB) sebesar 3,4%. Selain itu, Pemerintah Cina juga menginginkan agar pinjaman tersebut dijamin oleh APBN, namun Pemerintah Indonesia menawarkan agar penjaminan dapat dilakukan melalui PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PPI). Dampak lain dari pembengkakan biaya tersebut adalah jangka waktu konsesi diperpanjang menjadi 80 tahun.</p>
Pemilik proyek	PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC)

Kerentanan proyek	Substansial
Kerentanan utama proyek	<ul style="list-style-type: none"> • Tujuan dan Kebutuhan • Jenis intervensi • Lokasi • Ukuran dan ruang lingkup • Kesesuaian dengan tujuan • Pemilihan waktu • Kemungkinan manfaat
Kerentanan lainnya	<ul style="list-style-type: none"> • Kemungkinan penerima manfaat • Kemungkinan dampak buruk • Mitigasi yang direncanakan • Biaya dan nilai • Ketidakberpihakan model pendanaan, dan langkah-langkah pengawasan • Alternatif lain yang lebih mendesak atau bernilai lebih baik • Risiko bencana
Klasifikasi risiko tata kelola	5 (sangat tinggi; rinci & sistematis)
Penilaian konteks	8.3 (<i>Very High</i> (VH) atau Sangat Tinggi) yaitu kemungkinan besar adanya gangguan yang tidak semestinya (<i>undue influence</i>) atau korupsi
Bidang tata kelola utama yang menjadi perhatian	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem hukum dan peradilan • Keuangan dan pengadaan publik • Hierarki budaya • Keterbukaan terhadap media • Aktivitas masyarakat sipil • Persepsi korupsi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh eksternal dalam operasi lembaga • Keterbukaan informasi • Transparansi anggaran dan program • Mekanisme pengaduan • Reputasi lembaga dan kepemimpinan • Kepentingan pribadi • Keterlibatan masyarakat

<p>Area lain untuk dipertimbangkan</p>	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Proses pemilu • Akses terhadap informasi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manajemen eksekutif • Interaksi profesional dalam lembaga • Kapasitas profesional dan teknis • Hubungan lembaga-industri
<p>Jenis proses pemilihan proyek</p>	<p>A – Rinci & Sistematis</p>
<p>Risiko Kesalahan Pengelolaan dan Pengaruh yang Tidak Seharusnya</p>	<p>8.1 (Sangat Tinggi)</p>
<p>Indikasi Risiko Korupsi dalam Tahap Pemilihan Proyek</p>	<p>Sangat Tinggi</p>
<p>Narasi</p>	<p>Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung dipilih karena merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) pemerintah sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Proyek ini juga penting dipantau karena menggunakan skema B2B antara konsorsium Badan Usaha Milik Negara Indonesia (BUMN) melalui PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan konsorsium perusahaan perkeretaapian Tiongkok melalui Beijing Yawan HSR Co.Ltd. Selama pembangunannya, proyek ini menuai sejumlah kontroversi, baik pada aspek pembiayaan, penilaian risiko lingkungan hingga ketenagakerjaan.</p> <p>Proses penilaian menemukan bahwa indikasi risiko korupsi pada Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung sangat tinggi (nilai 5). Oleh karenanya, dapat disimpulkan bahwa terdapat indikasi adanya <i>state capture corruption</i> dalam pengambilan keputusan proyek KCJB. Pertama, patut diduga beberapa pejabat melibatkan kepentingan pribadinya dengan mengusahakan agar proyek ini terus dibangun.</p> <p>Dugaan ini, diikuti dengan indikasi bahwa informasi terkait perencanaan proyek yang disampaikan kepada Presiden tidak cukup memadai. Adapun kelemahan-kelemahan yang terdapat dalam tawaran Cina patut diduga tidak secara jujur disampaikan karena faktor kepentingan. Jika kembali membaca konteks pemilihan sebetulnya, tampak ada upaya sistematis untuk melakukan <i>undue influence</i> lewat penandatanganan MoU pengerjaan proyek Kereta Cepat.</p>

	<p>Kedua, seleksi calon investor tidak komprehensif dan perencanaan proyek tidak matang. Tim penilai proposal terindikasi tidak mempertimbangkan secara seksama proposal yang disampaikan. Hal ini terbukti dalam tahapan pengerjaan proyek muncul biaya tidak terduga yang mengakibatkan pembengkakan tidak diantisipasi dalam <i>feasibility study</i>, seperti pada tahapan pembebasan lahan. Ketiga, kurang adanya keterlibatan pihak eksternal dan kurang berjalannya mekanisme <i>checks and balances</i>.</p> <p>Keempat, informasi terkait legalitas dan dokumen kelayakan proyek terkesan tertutup dimana nyaris publik tidak dapat mengaksesnya. Salah satu faktor utamanya adalah buruknya keterbukaan informasi terkait proses pra-pengerjaan proyek. Dokumen-dokumen penting seperti laporan tahunan proyek kereta cepat, laporan audit kereta cepat, HPS kereta cepat, KAK kereta cepat, dokumen kontrak kereta cepat, dokumen studi kelayakan kereta cepat, dan AMDAL kereta cepat pada website milik konsorsium BUMN termasuk Kementerian yang terkait hingga milik PT KCIC itu sendiri cenderung tidak tersedia dan/atau kurang memadai.</p>
--	---

Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung (KCJB) merupakan salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) pemerintah yang diatur dengan Peraturan Presiden No 93 Tahun 2021 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung, sebagai revisi atas Peraturan Presiden No 107 Tahun 2015. Proyek ini dilaksanakan oleh PT Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang merupakan perusahaan patungan antara konsorsium Badan Usaha Milik Negara Indonesia (BUMN) melalui PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia (PSBI) dan konsorsium perusahaan perkeretaapian Tiongkok melalui Beijing Yawan HSR Co.Ltd, dengan bisnis utama di sektor transportasi publik dengan skema B2B.

PSBI sendiri didirikan melalui akta pendirian tanggal 2 Oktober 2015 yang terdiri dari konsorsium 4 BUMN yaitu PT Wijaya Karya (Persero) Tbk (WIKA), PT Jasa Marga (Persero) Tbk, PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan PT Perkebunan Nusantara VIII. WIKA menguasai 38% saham, PTPN VIII dan KAI menguasai masing-masing 25% saham dan Jasa Marga menguasai 12% saham. Konsorsium BUMN Indonesia memegang 60 persen saham dalam proyek Kereta Cepat/*High Speed Railway* (HSR) sementara sisanya 40% dikuasai oleh China Railway International Co. Ltd.

Proyek Strategis Nasional (PSN) adalah proyek yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, Badan Usaha yang memiliki sifat strategis untuk peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah. Proyek Strategis Nasional diharuskan memenuhi unsur kriteria dasar, kriteria strategis, dan kriteria operasional. Unsur kriteria dasarnya adalah kesesuaian dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional/Daerah dan rencana strategis sektor infrastruktur, serta memiliki kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang dan Wilayah sepanjang tidak mengubah Ruang Terbuka Hijau.

Kriteria strategis mengacu kepada manfaat proyek tersebut terhadap perekonomian, kesejahteraan sosial, pertahanan, keamanan nasional, serta konektivitas dan keragaman distribusi antar pulau. Sementara itu, kriteria operasional yang harus dipenuhi adalah adanya kajian pra studi kelayakan dan nilai investasi harus di atas Rp100 miliar atau proyek berperan strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan masuk daftar Proyek Strategis Nasional, sebuah proyek infrastruktur memperoleh beberapa keunggulan berupa percepatan pembangunan, karena setiap hambatan baik regulasi dan perizinan wajib diselesaikan oleh para menteri terkait, gubernur hingga bupati. Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) menetapkan dua kriteria tambahan yang menjadi ukuran proyek strategis nasional yaitu komitmen penyelesaian dan visibilitas pengembalian investasi.

PSN juga dapat diberikan jaminan dari pemerintah pusat untuk proyek-proyek yang dikerjakan oleh badan usaha atau pemerintah daerah yang bekerjasama dengan badan usaha sepanjang proyek infrastruktur yang dikerjakan tersebut untuk kepentingan umum, sesuai Peraturan Presiden No 3 Tahun 2016. Jaminan diberikan terkait kebijakan yang diambil atau tidak oleh pemerintah pusat yang berakibat terhambatnya Proyek Strategis Nasional serta mempengaruhi kondisi keuangan badan usaha, Pengajuan jaminan baru bisa diajukan oleh Kementerian/Lembaga, pemerintah daerah, atau badan usaha milik negara, setelah proses pengadaan proyek selesai dilakukan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional, PSN dapat mendapatkan fasilitas kemudahan dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau Badan Usaha yang diberikan pada tahapan: a. perencanaan; b. penyiapan; c. transaksi; d. konstruksi; dan e. operasi dan pemeliharaan. Selain fasilitas kemudahan pada tahapan-tahapan di atas, kementerian/ lembaga dan Pemerintah Daerah dalam pelaksanaan PSN mendapatkan kemudahan pengadaan.

Semula, proyek ini ditargetkan akan beroperasi pada tahun 2019. Namun sampai akhir tahun 2019, progres proyek sekitar 38%. Dalam rentang waktu 2016-2018, proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung mengalami kendala pembangunan seperti pembebasan lahan, penentuan lokasi, serta pinjaman yang belum cair. Komisaris Utama PT Kereta Cepat Indonesia China, Sahala Lumban Gaol menjelaskan ada 22 titik poin kritis dalam pengerjaan proyek yang dibiayai oleh *China Development Bank* (CDB) tersebut. Salah satunya berada di pengerjaan lahan milik TNI Angkatan Udara di Halim.

Di atas lahan milik TNI AU tersebut, dibangun jalur kereta *elevated* sepanjang 2,6 kilometer dimana setelahnya akan dibuat terowongan. Dalam perkembangan lebih lanjut TNI AU mengeluarkan surat Nomor B/65-09/32/16/Disfaskonau tertanggal 20 Januari 2016 berisi penolakan keras Landasan Udara Halim Perdanakusumah dipakai stasiun kereta cepat, kendati sudah direkomendasikan Kementerian Pertahanan kepada Kementerian BUMN. Selain itu, eksekusi pembangunan pada lahan yang dibebaskan membutuhkan waktu yang cukup lama lantaran konstruksi yang cukup berat.

Selama kurang lebih tiga tahun pertama, proyek ini tidak mengalami perkembangan signifikan karena masalah perizinan dan pembebasan lahan. Pada tahun 2017, disepakati *Facility Agreement* Pembiayaan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Beijing antara PT KCIC dan China Development Bank. Penandatanganan kesepakatan disaksikan oleh kepala negara kedua pihak, Presiden Joko Widodo dan Presiden Xi Jinping.

Selanjutnya pada tahun 2018 dilakukan penandatanganan kontrak kerja sama dengan *Cars Dardela Joint Operation* (CDJO) sebagai pengawas konstruksi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Pada bulan Juli 2018, ada tiga tuntutan ganti rugi atas properti mereka terkait dengan proyek ini. Di pihak lain, penandatanganan perjanjian pemanfaatan lahan Halim Perdanakusuma untuk stasiun dan trase Kereta Cepat Jakarta-Bandung dilakukan. Kemudian China Development Bank mulai mencairkan dana 170 juta dolar AS pada bulan Mei dan 1,1 milyar dolar lagi pada bulan Juli.

Pada 2018, penandatanganan kontrak kerja sama dengan CDJO sebagai pengawas konstruksi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan penandatanganan perjanjian pemanfaatan lahan Halim untuk stasiun dan trase Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Pada 2019, Tim Task Force Kemenko Bidang Kemaritiman dan Investasi mulai terlibat secara intensif di Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan proses pembebasan lahan sepanjang trase Proyek berjalan dengan masif dan lancar.

Selanjutnya pada 2020, pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta Bandung mencapai ke angka 65,70% dan transisi memasuki tahap persiapan O&M Readiness. Pada saat pandemi Covid-19, pemerintah pada 2020 menghentikan seluruh pembangunan proyek dan fokus pada penanganan pandemi. Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung baru kembali dilaksanakan pada pertengahan 2021 setelah kasus pandemi mulai mereda di tanah air. Pada 2021, dibentuk Tim Percepatan Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) Jakarta Bandung/PMO, sesuai dengan keputusan Menteri BUMN Nomor SK-100/MBU/03/2021 tanggal 26 Maret 2021.

Presiden kemudian mengadakan kunjungan pertama ke lokasi Casting Yard 1 dan Tunnel 1 pada 18 Mei 2021. Kemudian dilakukan *topping off* Stasiun Kereta Api Cepat Halim dan memasuki fase konstruksi selanjutnya di 30 Juli 2021. Pada Oktober 2021, Train Set Kereta KCIC 400AF pertama selesai diproduksi oleh pabrik CRRC Qingdao Sifang, Shandong, Tiongkok. Pada tahun ini juga, dilakukan penyelesaian Setoran Modal Negara (*base equity*) dari konsorsium BUMN Indonesia. Pada bulan yang sama, DPR menyetujui suntikan dana negara sebesar Rp4,1 triliun melalui penyertaan modal negara dengan landasan Perpres 93/2021.

Kemudian pada 2022, Presiden Jokowi berkunjung untuk kali kedua pada lokasi Tunnel 2 dengan progres investasi 79,90% di 17 Januari 2022, pemasangan Rel pertama dari area Tegalluar yang merupakan lokasi depo menuju Jakarta di 20 April 2022 dan Breakthrough Tunnel 2 di tanggal 17 Juni 2022 yang menandakan telah tembusnya seluruh tunnel di Proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung (13 Tunnel).

Pada Desember 2022, Pemerintah kembali mengguyur APBN ke proyek tersebut senilai Rp3,2 triliun sebagai penerimaan PMN ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2022 tentang Penambahan PMN RI ke Dalam Modal Saham KAI pada 31 Desember 2022. Hingga saat ini, total dana APBN ke proyek KCJB yakni Rp 7,3 triliun. Sedangkan pinjaman CBD diperkirakan mencapai 4,55 miliar dolar AS atau setara Rp 64,9 triliun. Per April 2023, Kemenhub menyetujui konsesi 80 tahun dari proyek tersebut. Operasional proyek ditargetkan akan berlangsung pada 18 Agustus 2023.

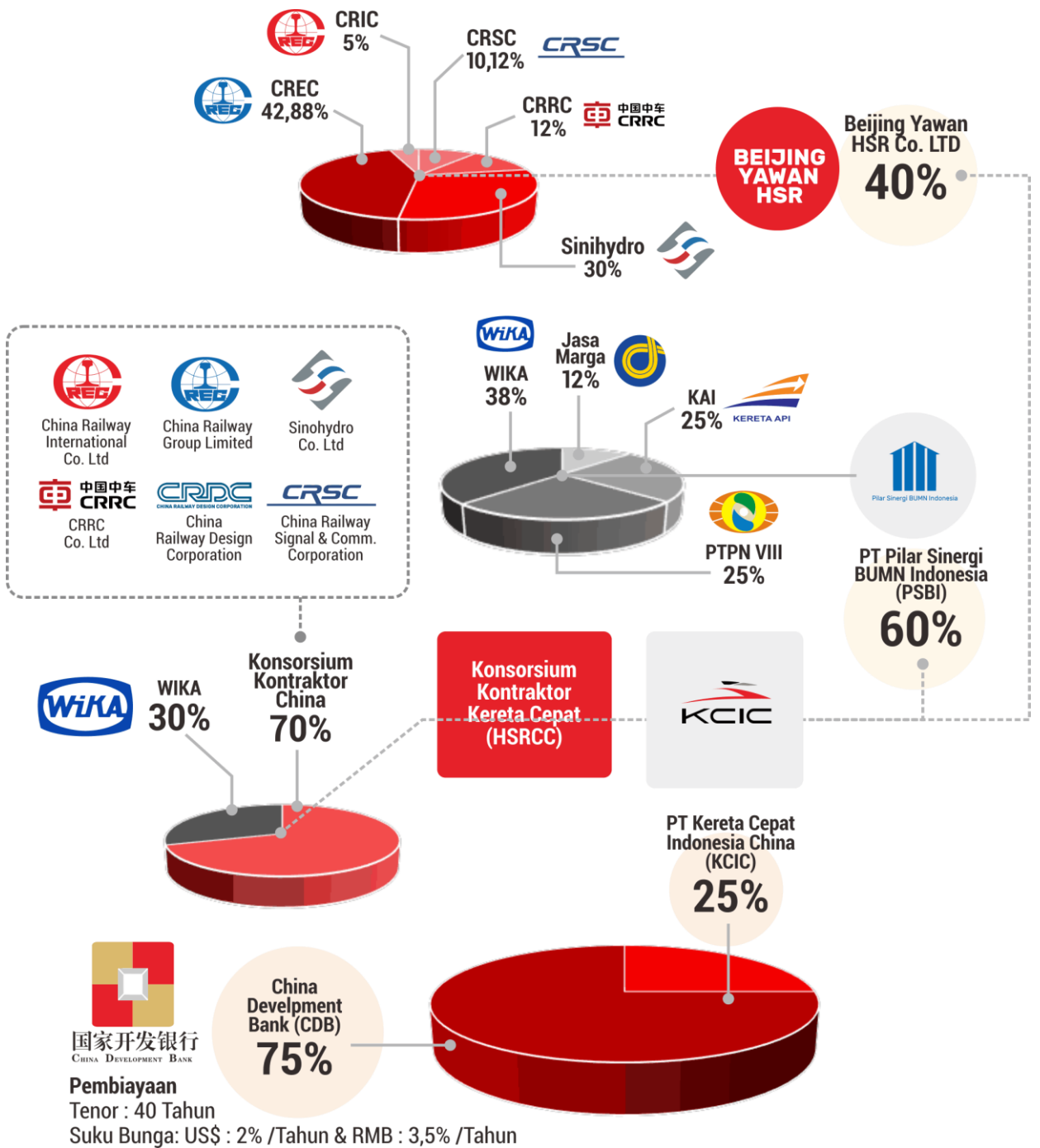
Proses terpilihnya proposal dan pemilihan Cina sebagai pemenang proyek kereta cepat Jakarta-Bandung melalui beberapa tahap sebagai berikut:

- a. **Permohonan Proposal:** Pemerintah Indonesia membuka tender untuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung pada 2014. Beberapa perusahaan dan konsorsium dari berbagai negara, termasuk China, mengajukan proposal mereka kepada pemerintah Indonesia;
- b. **Evaluasi dan Seleksi:** Pemerintah Indonesia melakukan evaluasi untuk memilih proposal terbaik yang memenuhi kriteria proyek. Hal ini meliputi analisis kelayakan teknis dan ekonomi dari masing-masing proposal;
- c. **Negosiasi Kontrak:** Setelah proposal terbaik terpilih, pemerintah Indonesia melakukan negosiasi dengan pihak yang bertanggung jawab atas proposal tersebut, dalam hal ini merupakan Konsorsium Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) yang dipimpin oleh perusahaan kereta api China Railway Corporation (CRC). Negosiasi meliputi rincian teknis, finansial, dan berbagai aspek lainnya terkait proyek;
- d. **Penandatanganan Kontrak:** Setelah negosiasi, pemerintah Indonesia dan KCIC menandatangani kontrak resmi untuk proyek kereta cepat Jakarta-Bandung pada Maret 2016. Kontrak ini mengatur aspek-aspek teknis, finansial, dan lain-lain terkait pelaksanaan proyek;
- e. **Pelaksanaan Proyek:** Setelah penandatanganan kontrak, KCIC mulai melaksanakan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung. Proyek ini meliputi desain, konstruksi, pengadaan tanah, dan lain-lain sesuai dengan rencana yang telah disepakati dalam kontrak;
- f. **Monitoring dan Evaluasi:** Pemerintah Indonesia melakukan pemantauan dan evaluasi terhadap pelaksanaan proyek secara berkala, untuk memastikan progres proyek sesuai dengan yang diharapkan.

Proyek Kereta Cepat sendiri mulai direalisasikan pada tahun 2015 dengan skema pendanaan B2B dimana pengerjaannya dilaksanakan oleh PT Kereta Cepat Indonesia China. Hal ini membuat PT KCIC memiliki kewajiban untuk menanggung semua biaya yang timbul dalam proyek tanpa adanya sokongan dari pemerintah. Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 4 Perpres 107 Tahun 2015 yang mengatur bahwa *"Pelaksanaan penugasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 tidak menggunakan dana dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara serta tidak mendapatkan jaminan Pemerintah,"*

Megaprojek tersebut kemudian dibangun tanpa menggunakan dana pemerintah atau APBN. Adapun sumber investasi proyek ini memiliki komposisi 75% dana pinjaman kepada China Development Bank dan 25% dana patungan perusahaan konsorsium dengan komposisi Indonesia 60% dan China 40%.

Gambar 4. Komposisi Pembiayaan Proyek KCJB



Sumber: Diolah dari Indra Putra Salim, dkk, 2023

Namun demikian pada Oktober 2021, skema pembiayaan B2B tersebut akhirnya berubah, dan pemerintah ikut serta membiayai proyek KCJB karena adanya sejumlah permasalahan dan pembengkakan pembiayaan (*cost overrun*). Landasan perubahan ini termuat dalam Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 mengubah Perpres 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung.

Pembengkakan terjadi lantaran munculnya berbagai kebutuhan yang tidak diprediksi pada awal proyek. Beberapa permasalahan yang muncul antara lain kenaikan biaya pembebasan lahan dan perubahan harga pada saat pengerjaan proyek, pemindahan utilitas publik dan lainnya. Kementerian Perhubungan dan Kementerian BUMN mengidentifikasi permasalahan yang muncul pada saat pembangunan proyek yaitu: (1) pengadaan tanah yang membutuhkan 30% luasan tanah lebih banyak; (2) perubahan rancangan pembiayaan pengadaan tanah akibat berlarutnya proses pengadaan tanah; (3) adanya penolakan atau gugatan masyarakat atas nilai ganti kerugian pada saat tahap pembebasan tanah di beberapa tempat; (4) teknis konstruksi yang tergantung dari pihak asing dan tidak diterapkannya standar internasional; (5) perencanaan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang kurang baik; (6) tidak dipenuhinya manajemen risiko proyek serta adanya Pandemi Covid-19.

Berdasarkan berbagai identifikasi masalah yang mengakibatkan pembengkakan biaya proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung, ada indikasi bahwa fase seleksi dan penilaian terhadap proposal China belum dilaksanakan secara komprehensif terutama analisis ekonomi dan analisis masalah sektoral dalam realisasi proyek. Bahkan disebutkan bahwa studi kelayakan dari proyek ini belum mencantumkan penjadwalan akuisisi lahan dan lainnya, sehingga penyelesaiannya sulit diprediksi.

Munculnya biaya tidak terduga karena masalah yang sebenarnya bisa diantisipasi dalam perencanaan menguatkan dugaan cacat perencanaan proyek ini atau tidak matang. Penyelesaian pemerintah dengan mengeluarkan regulasi perubahan dan suntikan dana mempunyai implikasi bahwa utang yang timbul akan menjadi tanggungjawab pemerintah membayarnya.

Selain sorotan publik terkait untung rugi, pembiayaan yang sebelumnya tidak menggunakan APBN menjadi dibiayai APBN, masalah pembebasan lahan, dan waktu operasional yang molor, dalam beberapa waktu belakangan ini, publik juga mengkritisi masalah keamanan. Misalnya, pada 2019 terjadi kebakaran pipa gas Pertamina. Lalu, pada 2020, proyek ini juga pernah dituding sebagai penyebab banjir di beberapa ruas tol Jakarta-Cikampek. Kemudian insiden kembali terjadi dimana terdapat pencurian besi proyek sebesar 111 ton.

Akhir tahun 2021, pilar konstruksi proyek kereta cepat ambruk menimpa ekskavator. Video pembongkaran tiang pancang atau pier pada proyek pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung viral di jagat medsos. Karena dilakukan tanpa SOP, tiang yang dibongkar itu kemudian menimpa eskavator. Di akhir tahun 2022, terjadi lagi kecelakaan kereta anjlok di Padalarang yang mengakibatkan dua orang WNA Cina meninggal, empat pekerja mengalami luka-luka.

Jika ditarik dalam konteks PSN secara lebih luas, tak sedikit proyek-proyek besar yang secara tiba-tiba dibuat meskipun sebelumnya tidak pernah muncul dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). Tentu saja rencana dapat berjalan dinamis, namun kritik publik terhadap persoalan itu tidak pernah dijawab dengan baik; bahkan direspon dengan mengeluarkan regulasi dan keputusan formal semata, yang kemudian belakangan juga bermasalah. Pembangunan IKN atau KCJB yang banyak dikritik, hanya ditanggapi dengan merevisi RPJMN dan mengeluarkan dasar hukum yang minim partisipasi publik.

Bukti lain dapat dilihat dalam pembangunan Bandara Soedirman di Purbalingga dan Bandara Ngloram di Blora. Pembangunan kedua bandara itu tidak tercantum di RPJMN. Bahkan Bandara Soedirman sendiri tidak memenuhi persyaratan untuk dibangun mengingat lokasinya yang terlampau dekat—hanya 65 kilometer—dari Bandara Tunggul Wulung, Cilacap. Namun bandara tetap dibangun. Mungkin saja karena memberikan kebanggaan sendiri bagi warga setempat, namun menjadi semu ketika bandara kemudian mati suri setelah beberapa bulan beroperasi karena minim penumpang.

BANYAK KEAJAIBAN DI PSN



Foto: oregonhiorec.com

Dibuat secara tiba-tiba meskipun sebelumnya tidak pernah muncul dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN)

Akhir 2019
Progres Proyek baru sekitar
38%



Terkendala:
- pembebasan lahan,
- penentuan lokasi

AJAIB



2019

Tim Task Force
Kemenkomarves
mulai terlibat secara intensif di Proyek Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung dan proses pembebasan lahan sepanjang trase Proyek mulai berjalan masif.



2015

Terbit Perpres No 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana & Sarana Kereta Cepat antara Jakarta dan Bandung



2016

TNI AU menolak Area Landasan Udara Halim Perdanakusumah dipakai untuk jalur & stasiun kereta cepat (Surat No. B/65-09/32/16/Disfaskonau tertanggal 20 Januari 2016)



2017

disepakati *Facility Agreement* Pembiayaan Prasarana & Sarana Kereta Cepat Jakarta-Bandung di Beijing antara PT KCIC & China Development Bank



2018

Penandatanganan kontrak kerja sama dengan Cars Dardela Joint Operation (CDJO) sebagai pengawas konstruksi Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung



Juli 2018

TNI AU akhirnya setuju pemanfaatan lahan Halim Perdanakusuma untuk stasiun & trase Kereta Cepat Jakarta-Bandung



Mei 2018

China Development Bank mencairkan dana 170 juta dolar AS



Juli 2018

China Development Bank kembali mencairkan dana 1,1 milyar dolar



KRONOLOGIS PROYEK PEMBANGUNAN KERETA CEPAT JAKARTA BANDUNG



COST OVERRUN

6 Oktober 2021

Terbit Perpres 93/2021 tentang Perubahan Atas Perpres No 107 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana & Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta & Bandung.



dengan alasan karena ada sejumlah permasalahan & pembengkakan pembiayaan (cost overrun).

Pembengkakan terjadi karena kebutuhan yang tidak diprediksi pada awal proyek, yaitu: kenaikan biaya pembebasan lahan dan perubahan harga pada saat pengerjaan proyek, pemindahan utilitas publik dan lainnya.

2020

Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung mencapai

65,70%

& transisi masuki tahap persiapan Operations & Maintenance (O&M) Readiness.



2020

Pandemi Covid-19, pemerintah menghentikan seluruh pembangunan proyek dan berfokus pada penanganan pandemi.



Oktober 2021

DPR menyetujui Setoran Modal Negara (base equity) untuk konsorsium BUMN Indonesia yang menjalankan proyek kereta cepat sebesar **Rp. 4,1 Triliun**



26 Maret 2021

Dibentuk Tim Percepatan Proyek Kereta Cepat Indonesia China (KCIC) Jakarta Bandung (Tim Project Management Office (PMO)), dengan terbitnya SK MenBUMN No. SK-100 /MBU /03 /2021.



18 Mei 2021

Kunjungan pertama Presiden Jokowi ke Proyek Kereta Cepat, mengunjungi lokasi Casting Yard 1 & Tunnel 1 Proyek Kereta Cepat.



Oktober 2021

Train Set Kereta KCIC 400AF pertama selesai diproduksi oleh pabrik CRRC Qingdao Sifang, Shandong, Tiongkok.



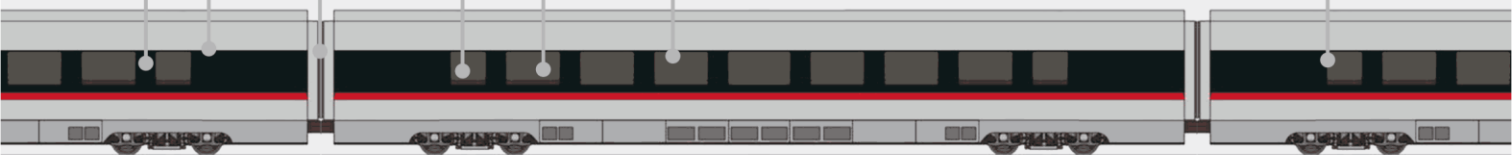
Pertengahan 2021

Pembangunan Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung baru kembali dilaksanakan.



30 Juli 2021

Topping Off Stasiun Halim sebagai stasiun Kereta Api Cepat





17 Januari 2022

Presiden Jokowi berkunjung untuk kali kedua pada lokasi Tunnel 2 dengan progres investasi **79,90%**



20 April 2022

Pemasangan Rel dari area Tegalluar (Lokasi Depo) menuju Jakarta.



17 Juni 2022

Breakthrough Tunnel 2 (Tunnel Terakhir dari 13 Tunnel). di Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung.



31 Desember 2022

Pemerintah kembali mengguyur proyek kereta cepat dengan APBN senilai **Rp. 3,2 Triliun** untuk PT KAI sebagai Penyertaan Modal Negara dalam saham PT KAI.

} Ditetapkan berdasarkan PP No. 62 Tahun 2022

BERAT CUY



April 2023

Kemenhub menyetujui **Konsesi 80 tahun** dari Proyek Kereta Cepat. & Operasional proyek ditargetkan akan berlangsung pada 18 Agustus 2023.

AWALNYA
skema B2B
(tidak dibiayai APBN)
AKHIRNYA
skema G2B
(dibiayai APBN)

Agustus 2023

Total dana APBN ke proyek KCIC, sebesar **Rp 7,3 triliun**. Sedangkan pinjaman CBD diperkirakan mencapai **US\$ 4,55 miliar** atau setara **Rp 64,9 triliun**.



HUTANG YANG HARUS DILUNASI OLEH RAKYAT INDONESIA



Dari penjelasan serta elaborasi terhadap temuan penelusuran, berikut sejumlah poin krusial terhadap analisa proyek ini meliputi:

- **Kerangka regulasi yang disusun *arbitrary* dan minim pengawasan menambah kompleksitas pengerjaan proyek**

Landasan Peraturan Presiden (Perpres) yang menjadi dasar dan acuan proyek KCIC dapat diubah, disesuaikan dan ditetapkan dengan sangat cepat tanpa melalui tahapan-tahapan konsultasi, maupun pengawasan legislasi yang lebih memadai. Sebagai contoh, Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 telah dengan jelas menyebutkan bahwa proyek KCIC tidak menggunakan dana APBN dan tidak dijamin oleh Pemerintah dalam pelaksanaannya (pasal 4 ayat 2). Namun, revisi Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 mengubah hal tersebut, dimana APBN dapat digunakan dan Pemerintah menjamin proyek tersebut (Pasal 4 ayat 2 dan 3).

- **Perencanaan yang tidak matang menyebabkan potensi kerugian negara**

Sedari awal, proyek kereta cepat Jakarta-Bandung telah menuai kontroversi. Pada awalnya, Pemerintah Indonesia sepertinya akan bekerjasama dengan Jepang, sebuah negara yang kaya pengalaman dalam membangun kereta cepat. Namun, pada akhirnya, Cina yang dimenangkan dalam tender, dengan alasan, menawarkan nilai proyek yang lebih murah. Perbandingannya, Jepang mengajukan proposal USD 6,2 miliar dengan bunga lunak 0,1% per tahun, sementara China mengajukan penawaran USD 5,57 miliar dan bunga pinjaman 2%.⁸¹

Namun, setelah Cina ditunjuk sebagai pemenang, terjadi pembengkakan biaya, bahkan hampir menyentuh angka yang ditawarkan Jepang, yakni sebesar USD 7,55 miliar berdasarkan audit BPKP RI. Selain itu, bunga yang semestinya 2%, ternyata dalam perjalanannya naik menjadi 3,4%. Angka ini pun sudah turun dari sebelumnya yang mencapai 4%. Cina sebagai pemberi pinjaman juga mulai meminta hal lain, seperti jaminan dari APBN serta menaikkan masa konsesi, dari 40 tahun menjadi 80 tahun.⁸²

⁸¹ Perihal bunga pinjaman sebesar 2% dapat dirujuk pada <https://china.aiddata.org/projects/61320/>

⁸² Neraca. (2023). *Negosiasi Proyek Kereta Cepat, Pengamat: Hindari APBN Sebagai Jaminan Utang* <https://www.neraca.co.id/article/178712/negosiasi-proyek-kereta-cepat-kcjb-pengamat-hindari-apbn-sebagai-jaminan-utang>, diakses pada 16 Juli 2023.

Sementara itu, Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) juga telah menemukan dua persoalan dalam pembiayaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung (KCJB), yakni potensi kerugian dan pelanggaran aturan⁸³. Keduanya berkaitan dengan pembengkakan biaya yang membelit proyek sepur berkecepatan 350 kilometer per jam itu.

Melalui pemeriksaan atas sistem pengendalian internal dan kepatuhan terhadap ketentuan perundang-undangan pemerintah pusat tahun 2022, lembaga auditor negara mendapati pendanaan *cost overrun* kereta cepat berpotensi membebani keuangan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau PT KAI. BUMN operator kereta itu merupakan pemimpin konsorsium badan usaha milik negara di proyek kereta cepat.

Sebagai catatan, Indonesia dan Cina menyepakati nilai *cost overrun* KCJB sekitar 1,2 miliar USD. Dari angka tersebut, Indonesia harus menanggung pembengkakan biaya senilai 723,58 juta USD atau sekitar Rp 10,8 triliun. Sebagian besar atau sekitar 542,68 juta USD akan dibiayai oleh utang dari China Development Bank.

Adapun sisanya, sebesar 180,89 juta USD bersumber dari ekuitas (modal) yang harus disetor BUMN anggota konsorsium. Pendanaan untuk porsi ekuitas sudah dipenuhi melalui penyertaan modal negara kepada PT KAI sebesar Rp 3,2 triliun pada 2022. Sedangkan pendanaan yang berasal dari porsi pinjaman dipenuhi melalui pinjaman yang akan dilakukan oleh pimpinan konsorsium.

Sebagai pemimpin konsorsium Indonesia, PT KAI memiliki saham terbesar di PT KCIC. Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 menyatakan pinjaman demi menambah modal untuk memenuhi kewajiban akibat kenaikan atau perubahan biaya proyek KCJB harus ditanggung PT KAI. Namun karena skema penyelesaian *cost overrun* itu belum jelas, BPK menilai PT KAI akan berpotensi menanggung pembayaran pokok dan bunga pinjaman apabila KCIC tidak dapat membayarnya.

⁸³ Koran Tempo. (2023). *Temuan BPK dalam Proyek Kereta Cepat*. <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/482911/temuan-bpk-dalam-proyek-kereta-cepat>, diakses pada 17 Juli 2023.

- **Minim pengawasan politik**

Jika merujuk pada pencarian informasi di media online, hampir tidak ada catatan kritis dari DPR RI terkait dengan berbagai kontroversi proyek KCIC. Termasuk wacana untuk membuat Pansus (Panitia Khusus) atau Panja (Panitia Kerja) untuk menyelidiki berbagai perubahan komitmen dan kesepakatan yang cenderung merugikan keuangan Indonesia. Kala itu, hanya ada suara keras dari Partai Keadilan Sejahtera (PKS) sebagai partai oposisi,⁸⁴ namun hal ini tidak terlalu berarti karena mayoritas suara parlemen merupakan perwakilan partai politik yang menjadi bagian dari koalisi Pemerintah Jokowi. Adapun hal-hal minor saja yang justru menjadi sorotan DPR, seperti pencurian baut dan kabel rel kereta⁸⁵ dan penggunaan tenaga kerja asing asal Cina.⁸⁶

- **Masalah tata kelola dan antikorupsi pemberi pinjaman keuangan**

Seperti diketahui, proyek KCIC didanai oleh China Development Bank (CDB). Masalahnya, institusi finansial di Cina dinilai rentan korupsi. Salah satu buktinya, mantan Wakil Presiden Direktur CDB bernama Zhou Qingyu ditangkap oleh Pemerintah China atas tuduhan menerima suap.⁸⁷ Masalah lain yang berkaitan dengan isu tata kelola sektor finansial di China adalah peraturan yang tidak memadai untuk meregulasi pasar saham Cina, tidak adanya aturan *revolving door* bagi mantan pejabat tinggi Cina dan para pengusaha, termasuk korupsi yang ditemukan dalam kebijakan untuk memperpanjang durasi hutang di CBD dan Exim China Bank.⁸⁸

⁸⁴ Partai Keadilan Sejahtera. (2022). *Kinerja Jokowi Ma'ruf di Bidang Ekonomi, Politik dan Hukum Jauh dari Harapan* <https://fraksi.pks.id/2022/12/31/fraksi-pks-dpr-ri-kinerja-pemerintahan-jokowi-maruf-di-bidang-ekonomi-politik-dan-hukum-jauh-dari-harapan/>, diakses pada 4 Juni 2023.

⁸⁵ Viva. (2023). *DPR Soroti Pencurian Baut KCJB*. <https://www.viva.co.id/berita/politik/1607537-dpr-soroti-pencurian-baut-dan-kabel-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses pada 14 Juni 2023.

⁸⁶ Kontributor Today. (2023). *TKA Cina Jadi Tukang Las Kereta Cepat, Komisi IX DPR Bentuk Panja*. <https://kontributortoday.com/tka-china-jadi-tukang-las-kereta-cepat-komisi-ix-dpr-bentuk-panja/>, diakses pada 4 Juni 2023.

⁸⁷ Nikkei Asia. (2023). *Ex-China Development Bank executive investigated for graft*, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Caixin/Ex-China-Development-Bank-executive-investigated-for-graft>, diakses pada 15 Juli 2023.

⁸⁸ Asia Sentinel. (2023). *Graft Probe China Financial Institutions*. <https://www.asiasentinel.com/p/graft-probe-china-financial-institutions>, diakses pada 15 Juli 2023.

Proyek infrastruktur dan pengolahan sumber daya alam memang menjadi sasaran utama investasi Cina dalam beberapa tahun terakhir. Investasi Cina dianggap memiliki satu tujuan utama yaitu menyerap kelebihan produksi barang modal di dalam negerinya, seperti besi, baja, dan semen—yang salah satunya didorong melalui Prakarsa Sabuk dan Jalan atau *Belt and Road Initiatives* (BRI) pada 2013. Karenanya, Cina getol berinvestasi di sektor infrastruktur agar selain barangnya terpakai, juga membantu Cina memangkas biaya transportasi barang yang diimpor dari negaranya.

Jikapun ada investasi di bidang penghiliran, misalnya di komoditas nikel, hal tersebut pun diperkirakan hanya menguntungkan Cina. Dengan dilarangnya ekspor nikel mentah, harga komoditas itu jadi murah di Indonesia. Nikel ini kemudian diolah oleh perusahaan smelter asal Cina di Indonesia dan hasilnya diekspor kembali ke Cina. Akibatnya, Indonesia tidak begitu menikmati hasil penghiliran karena penambang menjual nikel ke perusahaan smelter dengan harga domestik yang di bawah harga global.

Karakteristik investasi Cina cenderung menguntungkan sepihak. Skema kerja sama yang ditawarkan seringkali menggunakan pembiayaan atau utang sebagian dari Cina. Utang tersebut kadang dikenai bunga komersial dan dimintai penjaminan pemerintah. Dana investasi dan utang itu kemudian digunakan untuk mengimpor teknologi, bahan baku, hingga tenaga kerja dari Cina. Karakteristik ini persis ditemukan dalam proyek Kereta Cepat Jakarta-bandung.

Model investasi Cina juga kerap menggunakan motif penguasaan sumber daya alam. Investasi dengan penyertaan ekuitas memungkinkan Cina mengontrol produksi hulu, menjamin prioritas pasokan ke pasar dalam negerinya, mengoperasikan jaringan transportasi vital, dan dalam beberapa kasus bahkan memonopoli pasokan global.

Dalam konteks geopolitik, investasi Cina tak bisa lepas dari kepentingan mengamankan pasokan sumber daya alam dalam jumlah besar, dari minyak dan gas bumi, batu bara, nikel serta minyak sawit mentah (CPO). Nilai investasi terbesar dari Cina di Indonesia pada tahun 2022 adalah sektor industri logam dasar dan barang logam (US\$ 2,6 miliar), lalu transportasi, pergudangan, dan telekomunikasi (US\$2,19 miliar). Cina sendiri merupakan mitra dagang nomor satu Indonesia dengan total nilai ekspor mencapai US\$ 50,8 miliar pada tahun 2022.

Di sisi lain, investasi infrastruktur Cina yang bunganya tinggi dan meminta adanya jaminan, sering berakhir dengan gagal bayar dan pengambilalihan aset. Risiko jangka panjang ini kerap tidak disadari sejak awal, seperti yang terjadi pada Pelabuhan Hambantota di Sri Lanka atau pada program penghiliran nikel dimana smelter dari Cina mendominasi Indonesia.

Selain itu, banyak perusahaan-perusahaan Cina, khususnya di pengolahan nikel, yang belum ketat memperhatikan keselamatan dan kesehatan kerja. Akibatnya, banyak terjadi insiden, kecelakaan, dan konflik antar pekerja. Salah satunya adalah ketika konflik pecah di PT Gunbuster Nickel Industry (GNI) di Morowali. Pada Desember 2022, dua pekerja PT GNI tewas akibat ledakan tungku smelter. Pasca itu, para pekerja di lingkungan industri tersebut menggelar unjuk rasa yang mengajukan 12 tuntutan soal ketenagakerjaan.

Di samping masalah ketenagakerjaan, investasi di industri nikel itu juga menimbulkan dampak lingkungan lantaran memicu pembukaan lahan tambang yang masif dan menyebabkan deforestasi. Hal ini memicu pencemaran air laut akibat timbunan batu bara, yang kemudian berdampak buruk bagi kesehatan masyarakat.

- **Peran 'pemberi stempel' Proyek Strategis Nasional oleh KPPIP**

Peran Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) cenderung sangat politis dalam menyaring usulan PSN. Banyak proyek yang hanya diinisiasi sentimen politik, misalnya demi mendongkrak pencitraan menjelang masa pemilihan kepala daerah ataupun pemilihan presiden.



Grafik 6. Tren Proyek Strategis Nasional (2016-2023)⁸⁹



KPPI sendiri menyatakan akan melanjutkan pengerjaan seluruh proyek strategis nasional (PSN) hingga masa tenggat 2024. KPPIP memasukkan sepuluh proyek baru dalam daftar PSN senilai RP 265 triliun. Kini daftar PSN berisi 210 proyek tunggal dan 12 program terintegrasi senilai Rp 5.746,4 triliun. Lembaga yang dibentuk pada 2014 ini menyebut sebagian proyek sudah dilabeli kategori “selesai maksimal pada 2024” sehingga hanya perlu dikawal hingga masuk masa operasi. Kategori kedua adalah PSN yang sudah mulai dibangun tapi diperkirakan belum selesai hingga penghujung 2024, seperti pembangunan kereta *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta Fase 2.

Kategori ketiga ialah kelompok PSN yang bahkan belum sampai pada tahap pembangunan fisik dan dipastikan penyelesaiannya tidak terkejar pada 2024. KPPIP kemudian berupaya untuk mencapai tahap awal pembangunan atau setidaknya mencapai kesepakatan transaksi (*financial close*) untuk PSN kategori ini.

⁸⁹ Koran Tempo. (2023). *Apa Dampak Proyek Strategis Nasional*. <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/483206/apa-dampak-proyek-strategis-nasional>, diakses pada 5 Agustus 2023.

KPPIP sendiri mencatat total 158 proyek prioritas telah selesai dalam delapan tahun terakhir dengan nilai investasi mencapai Rp 1.102,6 triliun. Padahal, berdasarkan Peraturan Menteri Koordinator (Permenko) Bidang Perekonomian Nomor 21 Tahun 2022, total PSN yang harus diselesaikan sampai tahun 2024 adalah 210 proyek dengan nilai total Rp 5.746,4 triliun. Meski demikian, dampak ekonomi dari proyek strategis tersebut masih kurang signifikan. Sejak 2016 atau pertama PSN diluncurkan, pertumbuhan ekonomi Indonesia cenderung berada di kisaran 5 persen—2019 di 5,02 persen dan 5,31 persen di 2022. Artinya tidak terlihat *leverage effect* yang signifikan dari infrastruktur terhadap perekonomian.

Padahal seharusnya pertumbuhan ekonomi menjadi tolok ukur dari dampak proyek infrastruktur pada tahap konstruksi (*first-round effect*) maupun pasca-konstruksi (*second-round effect*). Pada tahap konstruksi, infrastruktur seharusnya memiliki dampak melalui nilai investasi yang besar, dimana kemudian dapat digunakan untuk membeli bahan baku hingga upah tenaga kerja. Dampak pengganda yang minim ini juga ditentukan dari besaran kandungan lokal dari proyek.

Berikutnya pada dampak pasca-konstruksi PSN dapat dilihat dari imbas infrastruktur terhadap peningkatan produktivitas perekonomian. Sebagai contoh, pembangunan waduk tidak berkorelasi erat dengan peningkatan produksi pangan. Produksi beras justru cenderung turun, dari 33,9 juta ton pada 2018 menjadi hanya 31,5 juta ton pada 2022. Artinya indikasi *second-round effect* dari PSN minim terjadi.

Dari segi ekonomi makro, proyek strategis yang semestinya mampu meningkatkan koneksi antar-wilayah dan menurunkan biaya logistik, belum membuahkan hasil sesuai harapan. Justru Indonesia masih menjadi negara dengan biaya logistik termahal di Asia Tenggara. Hal ini imbas dari perencanaan yang kurang terintegrasi dan terkesan terburu-buru. Akibatnya beberapa PSN saling tidak terintegrasi, misalnya proyek-proyek jalan tol yang tidak terintegrasi dengan pelabuhan dan kawasan industri. Artinya jika memandang bahwa peningkatan produktivitas masyarakat, stabilitas harga, serta penyerapan tenaga kerja digunakan sebagai indikator, PSN belum berfungsi sebagaimana diharapkan.

Proyek PSN justru dilihat sebagai kebijakan *countercyclical*, yang hanya mampu menjadi peredam pelemahan pertumbuhan ekonomi. Musababnya karena utang menjadi salah satu sumber pendanaan PSN tersebut. PSN juga lebih banyak mengarah pada pembenahan ekonomi dan sisi distribusi dan konsumsi. Namun imbasnya, produktivitas nasional cenderung stagnan dan pertumbuhan akhirnya sangat ditentukan oleh tingkat konsumsi rumah tangga ketimbang oleh investasi dan ekspor.

2. Proyek Pembangunan Pusat Olahraga Wisma Atlet Hambalang

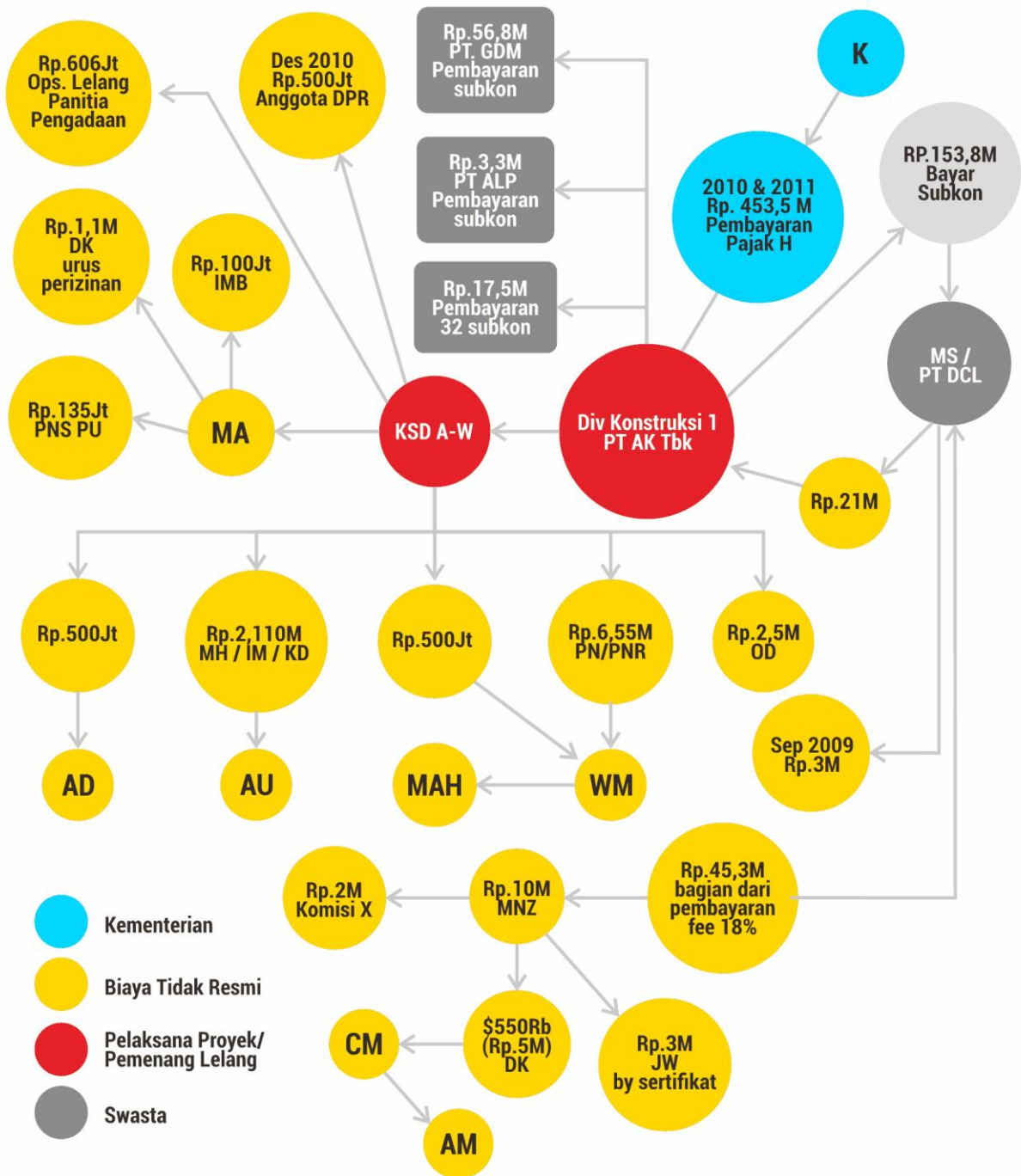
INDIKASI RISIKO KORUPSI PADA PEMILIHAN PROYEK - PENILAIAN AWAL	
Nama proyek	Proyek Pembangunan Pusat Olahraga Wisma Atlet Hambalang
Deskripsi singkat proyek	<p>Proyek ini merupakan milik Kementerian Pemuda dan Olahraga bernilai Rp2,5 triliun yang dibangun di areal seluas sekitar 30 hektar di daerah Hambalang, Sentul, Bogor, Jawa Barat. Pembangunan proyek ini berawal saat Direktorat Jenderal Olahraga Departemen Pendidikan Nasional hendak membangun Pusat Pendidikan Pelatihan Olahraga Pelajar Tingkat Nasional.</p> <p>Kemudian, pada tahun 2004 dibentuklah tim verifikasi yang bertugas mencari lahan yang representatif untuk mendorong rencana tersebut. Tim verifikasi mensurvei lima lokasi yang dinilai layak untuk membangun pusat olahraga itu, yakni di Karawang, Hambalang, Cariu, Cibinong, dan Cikarang. Tim akhirnya memberikan penilaian tertinggi pada lokasi desa Hambalang, Citeureup, Bogor.</p> <p>Namun, ternyata lokasi Hambalang itu masuk zona kerentanan gerakan tanah menengah tinggi sesuai dengan peta rawan bencana yang diterbitkan Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi (PVMBG) Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral. PVMBG menyarankan untuk tidak mendirikan bangunan di lokasi tersebut karena memiliki risiko bawaan yang tinggi bagi terjadinya bencana alam berupa gerakan tanah.</p> <p>Pada awalnya proyek ini hanya direncanakan untuk membangun sekolah olahraga dua lantai, sehingga pihak Kemenpora kala itu hanya mengajukan anggaran sebesar Rp125 miliar, yang kemudian naik signifikan menjadi Rp2,5 Triliun. Pembangunan proyek ini kemudian mangkrak setelah para pihak yang terlibat dalam proyek tersebut terbukti melakukan tindak pidana korupsi.</p> <p>Berdasarkan putusan pengadilan, sejumlah nama terlibat dalam skandal korupsi Hambalang, mulai dari mantan Menteri Pemuda dan Olahraga Andi Mallarangeng, mantan Direktur Operasional PT Adhi Karya (Persero) Teuku Bagus Mokhammad Noor, hingga mantan Ketua Umum Partai Demokrat Anas Urbaningrum. Berdasarkan perhitungan yang dibuat oleh Badan Pemeriksa Keuangan, total kerugian negara dari proyek Hambalang mencapai Rp 706 miliar, serta ditemukan juga adanya pembayaran atas proyek Hambalang yang digelembungkan hingga Rp 514 miliar.</p>
Pemilik proyek / Lembaga	Kementerian Pemuda dan Olahraga
Kerentanan proyek	Substansial

Kerentanan utama proyek	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi • Kemungkinan manfaat • Kemungkinan penerima manfaat • Kemungkinan dampak buruk • Jenis intervensi • Ukuran dan ruang lingkup
Kerentanan lainnya	<ul style="list-style-type: none"> • Mitigasi yang direncanakan • Alternatif lain yang lebih mendesak atau bernilai lebih baik • Risiko bencana
Klasifikasi risiko tata kelola	5 (sangat tinggi; rinci & sistematis)
Penilaian konteks	7.9 yaitu Tinggi (High) - Area kerentanan yang signifikan terhadap pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi
Bidang tata kelola utama yang menjadi perhatian	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem hukum dan peradilan • Keuangan dan pengadaan publik • Hierarki budaya • Keterbukaan terhadap media • Aktivitas masyarakat sipil • Persepsi korupsi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh eksternal dalam operasi lembaga • Interaksi profesional dalam lembaga • Kapasitas profesional dan teknis • Hubungan lembaga-industri
Area lain untuk dipertimbangkan	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Proses pemilu • Akses terhadap informasi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manajemen eksekutif • Keterbukaan informasi • Transparansi anggaran dan program • Mekanisme pengaduan • Reputasi lembaga dan kepemimpinan • Kepentingan pribadi • Keterlibatan masyarakat

Jenis proses pemilihan proyek	A – Rinci & Sistematis
Risiko Kesalahan Pengelolaan dan Pengaruh yang Tidak Seharusnya	4.4 (Sedang)
Indikasi Risiko Korupsi dalam Kasus Pemilihan Proyek	Sangat Tinggi
Narasi	<p>Proyek ini dipilih salah satunya karena telah terbukti telah terbukti terdapat tindak pidana korupsi dalam pelaksanaan pembangunannya. Metodologi ICRAT diharapkan mampu menelusuri logika potensi risiko korupsi dan kerentanannya secara generik sehingga akan lebih valid secara metodologi.</p> <p>Pada proyek Hambalang ini, korupsi telah dilakukan sejak tahap perencanaan. Sebagaimana telah diketahui, terdapat kenaikan anggaran empat kali lipat hingga sampai ke anggaran final sebesar Rp 2,5 triliun tanpa informasi yang jelas, apakah sudah melalui tahapan perubahan perencanaan yang sesuai SOP, berdasarkan kebutuhan yang dihitung secara wajar dan transparan, dan melibatkan proses perhitungan rencana anggaran belanja (RAB) yang detail, sesuai dengan prioritas proyek yang telah ditetapkan sebelumnya.</p> <p>Selain itu, <i>undue influence</i> dari para <i>Politically-exposed Persons</i> sangat kuat dalam proyek ini. Pengusulan anggaran proyek tidak dapat dilepaskan dari peran politik DPR, beberapa politisi asal Partai Demokrat pada akhirnya diseret ke proses hukum karena menerima suap dengan terlibat dalam menyetujui dan mengamankan proyek tersebut.</p> <p>Berkaca pada analisis aktornya, korupsi proyek Hambalang merupakan korupsi politik, yang tidak semata korupsi dalam pembangunan proyek infrastruktur Hambalang. Korupsi politik menjadi lebih mudah terjadi karena pengusul proyek dari sisi eksekutif, yakni Kementerian Pemuda dan Olahraga, dan pihak legislatif yang menentukan dan menyetujui proyek tersebut didanai juga berasal dari partai yang sama.</p>

Korupsi pada pembangunan Pusat Pelatihan dan Pendidikan Olahraga di Hambalang adalah salah satu contoh adanya praktik korupsi yang terorganisir. Hampir dalam setiap tahapan proses dari proyek bernilai sekitar Rp1,175 triliun tersebut, mulai dari tahap penganggaran hingga pelaksanaan pembangunan, terdapat praktik korupsi yang dilakukan. Terlebih lagi, karena proyek ini mangkrak alias tidak dapat dimanfaatkan sama sekali, maka nilai kerugiannya menjadi lebih besar, atau senilai dengan total proyeknya yang mencapai Rp 2,5 triliun.

Gambar 5. Aliran Dana Kasus Hambalang.⁹⁰



⁹⁰ Mahkamah Agung. *Ibid.*

Dalam proses penganggaran, sejumlah uang digelontorkan kepada pihak DPR dan juga Kementerian Pemuda dan Olahraga untuk memastikan agar proyek Hambalang jatuh ke tangan salah satu BUMN terkemuka di bidang infrastruktur. Lalu dalam proses tender, diketahui pihak rekanan juga mengeluarkan sejumlah uang untuk biaya sewa hotel dalam rangka perencanaan proyek, konsinyering persiapan lelang, proses lelang, *copy* dokumen lelang dan biaya operasional lelang proyek Hambalang, serta pemberian uang saku kepada panitia pengadaan.⁹¹

Dalam laporan hasil auditnya⁹², Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) menyampaikan bahwa penyimpangan proyek Hambalang terjadi mulai dari tahap perencanaan, anggaran kontrak tahun jamak (*multi years*) yang tidak memenuhi syarat, pelaksanaan pekerjaan proyek Hambalang, serta penyimpangan dalam hal pembayaran.

Penyimpangan tersebut disimpulkan berdasarkan aspek formal, yaitu tidak adanya studi AMDAL, serta aspek teknis, yaitu pihak perencana dan pelaksana proyek mengabaikan pendapat Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi Kementerian ESDM yang menyatakan bahwa struktur lahan Hambalang labil sehingga rentan jika dibangun. Sebagai akibatnya, timbul kerugian negara sebesar Rp 464,514 miliar.



Foto: detik.com

⁹¹ Mahkamah Agung. Putusan No.: 30/PID.SUS/TPK/2014/PN.JKT.PST tanggal 01 Juli 2014, halaman 503.

⁹² Kompas. 2014. *Ini Penyimpangan Proyek Hambalang Versi BPK*.
<https://nasional.kompas.com/read/2014/06/03/1328015/Ini.Penyimpangan.Proyek.Hambalang.Versi.BPK>
diakses pada 28 Maret 2023

Dari penjelasan serta elaborasi terhadap temuan penelusuran, berikut sejumlah poin krusial terhadap analisa proyek ini meliputi:

- **Proyek bermasalah sejak tahap perencanaan**

Sebagaimana telah diketahui, proyek Hambalang pada awalnya sudah bermasalah. Kontur tanah yang menjadi lokasi proyek dinilai rawan longsor. Demikian halnya, nilai proyek yang diajukan pada awalnya hanya Rp 125 miliar saat Menteri Pemuda Olahraga (Menpora) dijabat Adhyaksa Dault. Namun saat Menpora beralih ke Andi Mallarangeng, nilai proyek Hambalang melejit menjadi Rp 2,5 triliun.⁹³

Perihal kenaikan yang terjadi empat kali hingga sampai ke anggaran final sebesar Rp 2,5 triliun tidak ada informasi yang jelas, apakah sudah melalui tahapan perubahan perencanaan yang sesuai SOP, berdasarkan kebutuhan yang dihitung secara wajar dan transparan, dan melibatkan proses perhitungan rencana anggaran belanja (RAB) yang detail, sesuai dengan prioritas proyek yang telah ditetapkan sebelumnya.

- **Aktor yang menentukan dan memutuskan kebijakan penuh konflik kepentingan**

Karena aspek perencanaan proyek Hambalang, termasuk pada pengusulan anggaran proyek tidak dapat dilepaskan dari peran politik DPR, beberapa politisi asal Partai Demokrat pada akhirnya diseret ke proses hukum karena menerima suap dengan terlibat dalam menyetujui dan mengamankan proyek tersebut. Mereka diantaranya adalah Andi Mallarangeng sebagai Menpora, Anas Urbaningrum selaku Ketua DPR, Angelina Sondakh selaku anggota DPR.

Semua politisi ini berasal dari partai Demokrat, dimana saat proyek ditetapkan, Presiden Indonesia kala itu adalah Susilo Bambang Yudhoyono (SBY), yang juga merupakan Ketua Umum Partai Demokrat. Berkaca pada analisis aktornya, korupsi proyek Hambalang merupakan korupsi politik, tidak semata korupsi dalam pembangunan proyek infrastruktur Hambalang. Korupsi politik menjadi lebih mudah terjadi karena pengusul proyek dari sisi eksekutif, yakni Kementerian Pemuda dan Olahraga, dan pihak legislatif yang menentukan dan menyetujui proyek tersebut didanai juga berasal dari partai yang sama.

⁹³ Kompas. (2013). *Adhyaksa Dault Kaget Anggaran Hambalang Jadi Rp 2.5 T*. <https://nasional.kompas.com/read/2013/11/12/1809094/Adhyaksa.Dault.Kaget.Anggaran.Hambalang.Jadi.Rp.2.5.Triliun>, diakses pada 25 Maret 2023.

- **Ekosistem regulasi tender dan BUMN juga bermasalah**

Tender pemerintah sampai saat ini masih diatur dalam Peraturan Presiden. Sudah beberapa kali wacana agar PBJ pemerintah diatur dalam UU, namun sampai hari ini gagasan itu belum terwujud. Regulasi PBJ yang ada hari ini masih banyak berkutat pada isu ekonomi, dimana kandungan barang lokal, keterlibatan pengusaha lokal, dan perlakuan khusus bagi daerah tertentu dalam PBJ.

Sementara itu, LKPP sebagai kepanjangan tangan Presiden untuk mengatur sedemikian rupa tata kelola PBJ agar lebih transparan dan akuntabel juga memiliki peran terbatas. Misalnya, saat proses lelang berlangsung dan ada beberapa temuan pelanggaran, rekomendasi LKPP bisa saja diabaikan oleh pelaksana proyek. Hal ini misalnya dapat dilihat dalam kasus proyek E-KTP.

Di sisi yang lain, sektor BUMN merupakan sektor yang rentan korupsi. Dalam proyek Hambalang, salah satu pemenang kontrak adalah PT Adhi Karya, salah satu BUMN konstruksi, dimana Direktur Operasionalnya ditetapkan sebagai tersangka oleh KPK dalam proyek yang sama. Menurut Dahlan Iskan saat menjadi Menteri BUMN, BUMN kontraktor disebut paling rawan korupsi karena sistem kompetisi untuk memenangkan tender yang tidak sehat. Bagi yang tidak menyuap, tidak akan mendapatkan proyek.



Foto: rawpixel.com

3. Proyek Pembangunan Jembatan Pulau Balang pada Ibu Kota Nusantara (IKN)

INDIKASI RISIKO KORUPSI PADA PEMILIHAN PROYEK - PENILAIAN AWAL	
Nama proyek	Pembangunan Jembatan Pulau Balang di Lingkungan Ibu Kota Nusantara (IKN)
Deskripsi singkat proyek	<p>Jembatan Pulau Balang dibangun atas kerja sama antara Kementerian PUPR dengan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur, Pemerintah Kabupaten Penajam dan Pemerintah Kabupaten Penajam Paser Utara. Kontraktor pembangunan proyek ini adalah Utama-Adhi-Bangun Cipta (melalui skema KSO) dengan Konsultan Supervisi PT. Adiya Widyajasa KSO, PT. Wira Widyatama dan PT. Hanata.</p> <p>Jembatan ini dibangun untuk mempermudah konektivitas pada Lintas Selatan Kalimantan sebagai jalur utama angkutan logistik karena jarak dan waktu tempuh menjadi lebih singkat, serta memperlancar konektivitas antara Samarinda, Balikpapan dengan Ibu Kota Negara (IKN) baru di Kabupaten Penajam Paser Utara. Jembatan utamanya didirikan sepanjang 804 meter, dibangun pada bagian utara Pulau Balang dan menjadi pendekat ke arah Balikpapan.</p> <p>Sedangkan pada ujung selatan pulau ada jembatan kedua sepanjang 167 meter dan menjadi pendekat ke Kota Penajam. Selain jembatan utama, terdapat juga konstruksi untuk jembatan pendekat sepanjang 167 meter dan jalan akses sepanjang 1,8 kilometer.</p> <p>Pembangunan Proyek Jembatan Pulau Balang dimulai pada bulan Agustus 2015 dan berakhir pada tahun 2021 (dengan 2 kali addendum), serta menghabiskan biaya Rp1,43 Triliun yang dibiayai dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Jembatan ini diresmikan oleh Menteri PUPR RI, Basuki Hadimuljono, dan Menteri Keuangan RI, Sri Mulyani, pada 6 Januari 2022. Pembangunan jembatan ini turut mendukung infrastruktur di Nusantara, Ibu Kota Negara (IKN).</p>
Pemilik proyek / Lembaga	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR)
Kerentanan proyek	Signifikan
Kerentanan utama proyek	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi • Kemungkinan manfaat • Kemungkinan penerima manfaat • Kemungkinan dampak buruk
Kerentanan lainnya	<ul style="list-style-type: none"> • Jenis intervensi • Ukuran dan ruang lingkup • Mitigasi yang direncanakan • Alternatif lain yang lebih mendesak atau bernilai lebih baik • Risiko bencana

Klasifikasi risiko tata kelola	4 (tinggi; rinci & sistematis)
Penilaian konteks	7.9 yaitu Tinggi (<i>High</i>) - Area kerentanan yang signifikan terhadap pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi
Bidang tata kelola utama yang menjadi perhatian	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem hukum dan peradilan • Keuangan dan pengadaan publik • Hierarki budaya • Keterbukaan terhadap media • Aktivitas masyarakat sipil • Persepsi korupsi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pengaruh eksternal dalam operasi lembaga • Keterbukaan informasi • Transparansi anggaran dan program • Mekanisme pengaduan • Kepentingan pribadi • Keterlibatan masyarakat
Area lain untuk dipertimbangkan	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Proses pemilu • Akses terhadap informasi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manajemen eksekutif • Interaksi profesional dalam lembaga • Kapasitas profesional dan teknis • Reputasi lembaga dan kepemimpinan • Hubungan lembaga-industri
Jenis proses pemilihan proyek	A – Rinci & Sistematis
Risiko Kesalahan Pengelolaan dan Pengaruh yang Tidak Seharusnya	5.4 (Tinggi)

<p>Indikasi Risiko Korupsi dalam Kasus Pemilihan Proyek</p>	<p>Sangat Tinggi</p>
<p>Narasi</p>	<p>Pembangunan Jembatan Pulau Balang merupakan bagian tidak terpisahkan dari proyek ambisius IKN (Ibukota Negara) baru dimana proyek diharapkan dapat menjadi penghubung antara Ibukota baru dengan kota provinsi di Kalimantan Timur.</p> <p>Proyek ini juga dipilih karena secara akumulatif, proyek ini menelan anggaran Rp 1,43 triliun yang dibiayai Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). Kontraktor pelaksana proyek ini menggunakan sistem Kerja Sama Operasi (KSO) dengan gabungan tiga perusahaan konstruksi yaitu adalah PT.Hutama Karya-Adhi Karya-Bangun Cipta.</p> <p>Proyek ini juga dipilih lantaran sejak awal perencanaan jembatan Pulau Balang ini telah mendapat reaksi cukup keras dari berbagai kalangan aktivis lingkungan hidup. Sejak 2010, konsorsium yang berisikan sejumlah organisasi lingkungan menolak pembangunan proyek karena dianggap akan berpotensi mendegradasi lingkungan, bahkan telah terbukti mencemarkan Sungai Puda, Tengah, Berenga dan Tempadung. Pembangunan ini juga dituding mengganggu transportasi kapal dimana ketinggian jembatan menjadi masalah utama kapal berlayar di perairan Teluk Balikpapan.</p> <p>Menggunakan metodologi ICRAT, terlihat jelas bahwa ada risiko korupsi tinggi pada proyek ini. Faktor ini berkaitan dengan keadaan pasar infrastrukturnya, dimana aturan terkait kompetisi yang sehat cenderung diterapkan secara lemah serta pada tahap perencanaan, keputusan yang diambil oleh pemerintah untuk membiayai proyek infrastruktur ini cenderung tertutup. Memperkuat hal itu, selama proses penelusuran tidak ada dokumen rencana pembangunan yang dapat diakses publik. Selain itu, tidak ditemukan informasi mengenai proses penyusunan dan persetujuan anggaran.</p>



Foto: jabarnews.com

Proyek ini merupakan bagian tidak terpisahkan dari proyek ambisius Ibu Kota Nusantara (IKN) dimana jembatan Pulau Balang diharapkan dapat menjadi konektor daratan antara Ibukota baru dengan kota provinsi di Kalimantan Timur. Proyek ini menelan anggaran Rp 1,43 triliun secara total. Meskipun tidak diketahui, apakah nilai proyek itu adalah untuk satu proyek utuh ataukah merupakan total dari berbagai proyek yang menyatu dalam pembangunan jembatan Pulau Balang.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa Jembatan Pulau Balang akan meningkatkan konektivitas pada Lintas Selatan Kalimantan sebagai jalur utama angkutan logistik karena jarak dan waktu tempuh menjadi lebih singkat. Selain sebagai penghubung jaringan jalan poros selatan Kalimantan, jembatan ini juga mendukung rencana pengembangan pelabuhan peti kemas dan kawasan industri Kariangau.

Jembatan Pulau Balang yang menuju ibu kota baru dibiayai dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) atau sukuk. Jembatan Pulau Balang itu dibiayai Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) senilai Rp1,4 triliun. Dibangun sejak 2015, jembatan Pulau Balang membuka akses baru untuk trans-Kalimantan, di pesisir selatan dan timur yang membentang dari Banjarmasin, Banjar Baru, Pelaihari, Batulicin, Setangga, Benua Lawas, Tanah Grogot (Kabupaten Paser), Penajam (Penajam Paser Utara), hingga ke Balikpapan. Seterusnya ke Samarinda (jalan tol dan jalan biasa), ke Bontang, hingga ke Ambalat di dekat perbatasan dengan Malaysia.

Jembatan Pulau Balang bukan satu-satunya infrastruktur yang dibangun dengan pembiayaan SBSN⁹⁴ di Kalimantan Timur. Ada juga pembangunan prasarana pendidikan tinggi di Institut Teknologi Kalimantan yang menerima alokasi Rp86,6 miliar pada 2019 untuk gedung pembelajaran dan Rp99,9 miliar pada 2020 untuk laboratorium terpadu. Seluruhnya telah diberi penanda sebagai aset sukuk.

Kontraktor pelaksana proyek ini menggunakan sistem Kerja Sama Operasi (KSO) dengan gabungan tiga perusahaan konstruksi yaitu adalah PT Utama Karya-Adhi Karya-Bangun Cipta. Proyek ini merupakan bagian dari proyek IKN. Pendanaan untuk persiapan, pembangunan dan pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) serta penyelenggaraan pemerintahan daerah khusus IKN Nusantara dapat bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara dan sumber lain yang sah, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

⁹⁴ Pembiayaan proyek melalui SBSN merupakan kebijakan untuk menggunakan dana yang bersumber dari pasar keuangan melalui instrumen surat berharga negara berbasis syariah. Kebijakan ini telah dilakukan sejak 2008 dengan dasar hukum UU Nomor 19 Tahun 2008. Dalam perkembangannya, pembiayaan proyek SBSN itu terus menunjukkan tren yang menggembirakan. Saat ini, SBSN sudah bertransformasi menjadi instrumen fiskal yang strategis, inovatif, dan sekaligus mendorong pengembangan pasar keuangan syariah di dalam negeri. Total pembiayaan proyek SBSN sampai tahun 2022 mencapai Rp175 triliun dengan jumlah proyek lebih dari 4.247 yang tersebar di seluruh provinsi.

Adapun skema pendanaan yang bersumber dari APBN dan sumber lain yang sah salah satunya berasal dari pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN). Hal tersebut tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2022 tentang Pendanaan dan Pengelolaan Anggaran untuk Persiapan, Pembangunan, dan Pemindahan Ibu Kota Negara serta Penyelenggaraan Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Nusantara.

Di awal perencanaan pembangunan jembatan Pulau Balang ini telah mendapat reaksi cukup keras dari berbagai kalangan aktivis lingkungan hidup. Sebut saja pada sekitar medio 2009-awal 2010, di Balikpapan ada sebuah Konsorsium yang diberi nama Konsorsium LSM dan Instansi Peduli Lingkungan Hidup yang beranggotakan, antara lain; Pusat Regional Lingkungan Hidup (Pusreg LH, sekarang adalah P3EK), Badan Lingkungan Hidup Kota Balikpapan (sekarang Dinas Lingkungan Hidup Kota Balikpapan), Tropenbos Indonesia, Borneo Orangutan Survival Foundation (BOSF), The Nature Conservancy (TNC), Institute Hukum Sumber Daya Alam (IHSA), Badan Pengelola Hutan Lindung Sungai Wain (BP-HLSW), STABIL, Yayasan Alas Lou Taka, dan Yayasan Peduli.

Proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang dan jalan penghubungnya di kritik cukup keras karena rute yang dilalui adalah melalui wilayah hutan dengan nilai konservasi tinggi, diantaranya adalah kawasan mangrove Teluk Balikpapan dan Hutan Lindung Sungai Wain. Pembuatan jalan penghubung sepanjang kurang lebih 24 km saat itu dikhawatirkan membuka banyak kawasan mangrove dan juga berpotensi terjadi erosi tanah, pencemaran sungai dan sedimentasi pada sungai-sungai di sekitarnya.

Hal yang dikhawatirkan tersebut, saat ini mulai terasa dampaknya. Mega proyek ini telah melakukan pencemaran sungai akibat pendorongan jalan penghubung yang dibuat, juga tentu terjadi sedimentasi. Ada 4 sungai yang telah terkena dampak proyek ini, yaitu; Sungai Puda, Tengah, Berenga dan Tempadung. Peningkatan kandungan sedimen membuat air berwarna kuning dan kekeruhan air.

Stanislav Lhota, primatolog dari Departemen Zoologi, Universitas South Bohemia Republik Chechnya yang sejak 2006 meneliti kehidupan liar bekantan, mengatakan bahwa proyek Jembatan Pulau Balang adalah salah satu ancaman serius bagi kelestarian satwa langka itu, selain beberapa kegiatan baik pembukaan lahan tambak, eksploitasi batu bara maupun perkebunan sawit di kawasan pesisir Balikpapan dan PPU.

Dalam hal pembangunan IKN, Badan Pemeriksa Keuangan (BPK) menemukan sejumlah kelemahan dalam persiapan pemindahan ibu kota negara ke Kalimantan Timur. Dalam Laporan Hasil Pemeriksaan atas Kegiatan Persiapan Pemindahan Ibu Kota Negara Tahun Anggaran 2022 yang diterbitkan pada 10 Januari 2023, lembaga auditor negara ini menilai kelengkapan perencanaan dan regulasi turunan belum memadai.

Sebagian besar temuan Auditorat Utama Keuangan (AUK) Negara III juga terkait dengan ketidaksiapan otorita dan tim transisi yang mengurus pemindahan pusat negara. BPK menyimpulkan regulasi untuk persiapan, pembangunan, ataupun pemindahan IKN belum lengkap.

Seluruh rencana pembangunan ibu kota negara baru kini disokong oleh Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang IKN. Aturan ini diikuti penyusunan lima aturan turunan, salah satunya peraturan pemerintah (PP) soal pendanaan dan penyelenggaraan regulator daerah. Sisanya adalah empat peraturan presiden seperti aturan Otorita IKN, rencana induk, tata ruang dan pengelolaan tanah.

Seluruh regulasi tersebut seharusnya mengatur 64 aspek pemindahan ibu kota negara. Namun laporan BPK menyebutkan baru 37 aspek yang terakomodasi. Padahal ada 12 aspek yang dinilai urgen dari sisa 27 aspek yang belum diatur. Beberapa yang krusial antara lain kewenangan khusus Otorita IKN serta aspek pemindahan lembaga negara, aparaturnya, dan perwakilan lembaga internasional dari Jakarta ke Kalimantan.



Foto: wahananews.co

Dari penjelasan serta elaborasi terhadap temuan penelusuran, berikut sejumlah poin krusial terhadap analisa proyek ini meliputi:

- **Pengawasan dokumen proyek perencanaan minim**

Sebagaimana analisis yang telah disampaikan pada proyek Jembatan Pulau Balang, masalah perencanaan proyek infrastruktur salah satunya adalah pada risiko distorsi pada penyusunan dokumen proyek. Mengingat sifatnya yang lebih rumit, kompleks dan teknis, proyek infrastruktur lebih mudah dimanipulasi melalui berbagai macam cara. Termasuk yang paling umum ditemui adalah pembuatan paket-paket pekerjaan yang kecil dan banyak, dari yang seharusnya merupakan satu paket pekerjaan.

Hanya saja, untuk proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang ini tidak ada dokumen yang dapat dijadikan rujukan untuk menganalisis, apakah memang telah terjadi pencacahan paket proyek atau tidak. Mengacu pada sistem pencegahan korupsi proyek infrastruktur yang disusun oleh PUPR, proses perencanaan tender sudah masuk dalam jangkauan sistem pengawasan. Hal mana, aspek leadership, yakni Menteri PUPR yang tidak mendapatkan sorotan tajam karena indikasi korupsi memberikan keyakinan yang cukup bahwa proses perencanaannya sudah melalui tahapan pengawasan internal yang memadai.

- **Beban berat proyek penugasan BUMN**

Merujuk pada informasi resmi dari Kementerian PUPR, pemenang kontrak pembangunan Jembatan Pulau Balang adalah Kerjasama Operasi (KSO) antara PT Utama Karya, PT Adhi Karya dan PT Bangun Cipta (swasta). Kedua yang pertama merupakan BUMN kontraktor yang sepak terjangnya dalam bisnis konstruksi di Indonesia tidak lepas dari masalah korupsi. Di beberapa kasus korupsi, seperti pembangunan gedung IPDN, beberapa petinggi PT Utama Karya ditetapkan sebagai tersangka.⁹⁵

⁹⁵ RMOL. (2022). *Kasus Korupsi Proyek IPDN, KPK Periksa Dirut Utama Karya*. <https://rm.id/baca-berita/nasional/114326/kasus-korupsi-proyek-ipdn-kpk-periksa-dirut-utama-karya>, diakses pada 6 Juni 2023.

Bahkan PT Utama Karya diminta untuk mengembalikan kerugian negara sebesar Rp 40 miliar lebih.⁹⁶ Demikian halnya PT Adhi Karya, yang namanya tercoreng di beberapa kasus korupsi proyek konstruksi, termasuk proyek pembangunan IPDN di Sulawesi Utara.⁹⁷ Jika mengacu pada aktor yang dijerat oleh KPK, rata-rata posisi pejabat BUMN yang menjadi tersangka adalah jajaran direktur. Sementara, PT Bangun Cipta tidak tercatat pernah memiliki masalah hukum, termasuk korupsi dalam pelaksanaan proyek yang mereka lakukan.

Satu catatan yang pernah muncul adalah ketika PT Bangun Cipta melakukan kerjasama pembangunan rumah dengan Perum Perumnas, dimana Perum Perumnas diindikasikan menjual tanah dengan harga murah kepada PT Bangun Cipta sehingga merugikan negara.⁹⁸ Dengan catatan ini, resiko korupsi masih dapat terjadi dalam proyek pembangunan Jembatan Pulau Balang, yang mana sistem pencegahan dan pengawasan tidak dapat mendeteksinya.

- **Corak risiko dari skema pembiayaan SBSN (Surat Berharga Syariah Negara)**

Sampai saat ini, belum ada kajian khusus yang menyoroti ada tidaknya potensi dan resiko korupsi dalam proyek pembangunan infrastruktur yang didanai dari SBSN. Namun demikian, karena dalam regulasi SBSN, termasuk PMK No 6 Tahun 2019 tentang tata cara pembayaran kegiatan yang dibiayai dari SBSN, tetap melibatkan rupiah murni sebagai pembayaran pendahuluan, hal ini adalah sesuatu yang perlu diwaspadai.

Merujuk pada kerangka regulasi PMK dimaksud, SOP, prinsip dan tata kelola SBSN telah tersedia dengan cukup lengkap. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa resiko korupsi dari skema pembiayaan SBSN sudah diantisipasi dalam kerangka regulasi PMK. Namun demikian, butuh penelitian lebih lanjut bagaimana tahapan dan proses perencanaan proyek infrastruktur yang didanai dari SBSN dalam kerangka APBN atau APBD.

⁹⁶ CNN Indonesia. (2022). KPK Minta Utama Karya Kembalikan Kerugian Negara. <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220302090103-12-765740/kpk-minta-pt-hutama-karya-kembalikan-kerugian-negara-rp408-miliar>, diakses pada 6 Juni 2023.

⁹⁷ Kompas. (2022). Eks Pejabat Adhi Karya Divonis Lebih Berat dari Tuntutan. <https://nasional.kompas.com/read/2022/08/11/22531511/eks-pejabat-adhi-karya-divonis-lebih-berat-dari-tuntutan-hakim-terdakwa-tak>, diakses pada 6 Juni 2023.

⁹⁸ ICW. (2005). *Obral Tanah ala Perumnas*. <https://antikorupsi.org/id/article/obral-tanah-ala-perumnas>, diakses pada 6 Juni 2023.

- **Perencanaan tak matang dan minim analisis dampak**

Proses perencanaan proyek sebagaimana yang terlihat dalam jembatan Pulau Balang dan berbagai proyek lainnya di PSN misalnya, cenderung belum dilakukan secara matang. Akhirnya dampak yang diharapkan minim, baik untuk kemajuan sosial maupun pertumbuhan ekonomi.

Sebagai contoh, hasil *Logistic Performance Index* (LPI) yang dilansir Bank Dunia pada April 2023 lalu, menempatkan Indonesia pada posisi 61 dengan skor 3—turun 15 peringkat dari posisi ke 46 tahun 2018. Dari enam komponen penilaian LPI, hanya dua yang skornya naik, yaitu kepabeanaan dan infrastruktur.

Tabel 7. *Logistic Performance Index* (LPI) Indonesia ⁹⁹

Tahun	Peringkat LPI	Skor
2007	43	3,01
2010	75	2,76
2012	59	2,94
2014	53	3,08
2016	63	2,98
2018	46	3,15
2023	61	3

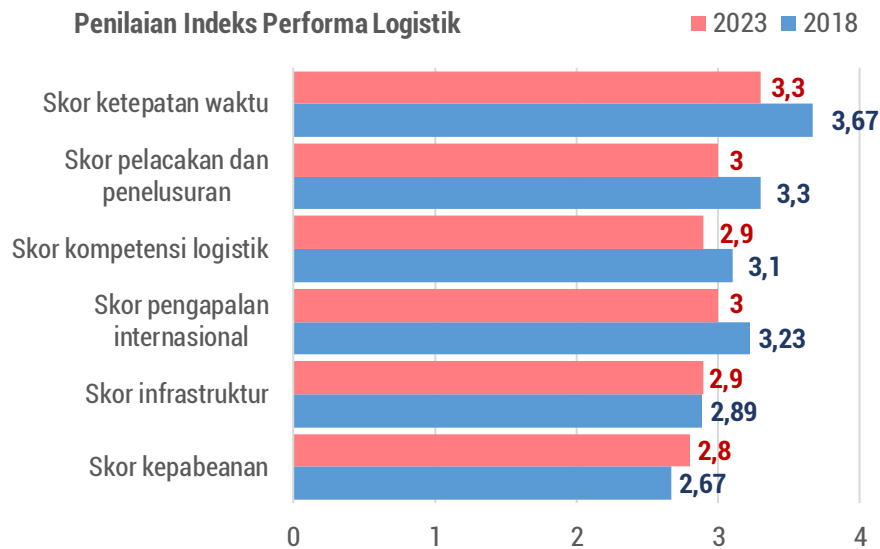
Indeks Performa Logistik ini mencakup 139 negara dengan mengukur kemudahan membangun rantai pasok yang andal, beserta faktor pendukung struktural, seperti kualitas layanan logistik, infrastruktur perdagangan, infrastruktur transportasi, dan kontrol di perbatasan. Skor LPI disusun atas enam komponen penilaian, yaitu layanan kepabeanaan, infrastruktur, ketepatan waktu, pelacakan dan penelusuran, pengiriman internasional, serta kompetensi dan kualitas logistik. Setiap kriteria akan dinilai dengan skor 1 (sangat rendah) hingga 5 (sangat tinggi).

Hasil survei ini menjadi ironi bagi Indonesia mengingat pemerintah saat ini tengah membangun infrastruktur besar-besaran, merger PT Pelabuhan Indonesia (Persero) atau Pelindo, hingga penerapan sistem Ekosistem Logistik Nasional. Sistem digital yang diterapkan pemerintah belum efektif karena masalah integritas sumber daya manusia dan buruknya kualitas penegakan hukum.

⁹⁹ Koran Tempo. (2023). *Luhut dan Polemik Performa Logistik* <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/483364/luhut-dan-polemik-performa-logistik>, diakses pada 10 Agustus 2023

Biaya logistik Indonesia pada kuartal I 2021 mencapai 23,5 persen dari produk domestik bruto. Besaran itu lebih tinggi daripada negara-negara ASEAN. Selain itu ketepatan waktu masih menjadi masalah. Data *dashboard* Indonesia National Single Window (Juni 2023) memperlihatkan *dwelling time* atau waktu bongkar muat barang rata-rata di pelabuhan Indonesia mencapai 2,9 hari. Sedangkan di pelabuhan Singapura hanya memakan waktu 1 hari dan Malaysia 2 hari.

Grafik 7. Tren Indeks Performa Logistik Indonesia (2018 dan 2023)¹⁰⁰



Artinya pembangunan infrastruktur seringkali belum mempertimbangkan faktor efisiensi, dalam hal ini soal logistik serta konektivitas antar daerah. Hal ini menyebabkan disparitas harga antar wilayah masih tinggi, dan masalah aksesibilitas alhasil tak tertangani.

Di sisi lain, pemerintah juga dinilai sengaja menyembunyikan kajian dampak lingkungan sejumlah proyek pembangunan sarana pendukung IKN di Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur. Proyek Bendungan Sepaku-Semoui dan Sungai Sepaku misalnya sudah dimulai tahun lalu, namun hingga sekarang pemerintah belum juga membuka kajian lingkungan dalam mega proyek tersebut. Hal ini salah satunya berdampak pada 35 makan leluhur di area pemakaman suku Balik yang digusur.

¹⁰⁰ Koran Tempo. *Ibid.*

Aliansi Masyarakat Adat Nusantara (AMAN) Kalimantan Timur menilai pembangunan IKN tidak memiliki konsep perencanaan lingkungan yang jelas. Ketidakjelasan ini yang pada gilirannya merusak lingkungan dan kawasan masyarakat setempat. Disisi lain, Direktorat Jenderal Sumber Daya Alam (SDA) Kementerian PUPR, mengatakan seluruh pembangunan di Kawasan IKN telah memiliki kajian dampak lingkungan, serta telah dilakukan sosialisasi rencana pembangunan kepada warga sebelumnya.

- **Problem administrasi negara Otorita IKN melahirkan potensi penyalahgunaan wewenang**

Sejak awal UU IKN mendesain otorita adalah pemerintahan daerah khusus yang dipimpin oleh pejabat setingkat menteri tanpa adanya lembaga perwakilan rakyat di tingkat lokal (Pasal 5 Ayat 4 dan Pasal 4 Ayat 1 huruf b). Pejabat itu juga diangkat langsung oleh Presiden (Pasal 5 Ayat 4).

Disebutkan bahwa otorita dapat mengatur dan mengurus urusannya sendiri (Pasal 5 Ayat 2 dan Ayat 6). Ini kunci dari perspektif (hukum) administrasi negara. Pasal-pasal ini terkait governance yang dikembangkan, tercipta, dan berjalan dalam kelembagaan IKN, termasuk dalam penggunaan keuangan publik dalam pembangunan IKN.

Hak mengatur sendiri dalam lembaga IKN ini sumber anomali pertama. Lembaga semacam otorita yang tak memiliki organ yang terhitung sebagai lembaga politik dibekali wewenang mengatur adalah sesuatu yang tak lazim. Dinyatakan sebagai lembaga setingkat menteri, tetapi wilayah kekuasaannya hanya menyangkut beberapa jengkal dalam wilayah sebuah provinsi di sebuah negara bangsa yang bernama Indonesia.

Walau dinyatakan dalam UU sebagai setingkat menteri, bagaimana kelembagaan ini melakukan pengaturan untuk dirinya sendiri, ditetapkan oleh pucuk pimpinan, kemudian menjadi dasar aturannya sendiri tanpa lembaga semacam dewan, dapat mudah terjadi. Tentu *vested interest* sangat terbuka lebar.

Jika serius, perlu dibentuk sebuah dewan otorita atau kementerian urusan Otorita IKN di tingkat nasional sebagai pengaturnya, yang nantinya otorita di lapangan hanya sebagai pelaksana (pengurus). Otorita tanpa otonomi dan bersifat administratif ini sejatinya hanya memiliki wewenang mengurus. Pengaturan sendiri yang diberikan oleh UU IKN, yang mengandung anomali-anomali itu, juga rawan penyalahgunaan kekuasaan.

4. Proyek Pembangunan PLTB Sidrap 1

INDIKASI RISIKO KORUPSI PADA PEMILIHAN PROYEK - PENILAIAN AWAL	
Nama proyek	Pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I
Deskripsi singkat proyek	<p>Proyek ini merupakan pembangkit listrik tenaga bayu pertama di Indonesia yang lokasinya pembangunan dan pengoperasiannya terletak di Pegunungan Pabbaresseng di Desa Lainungan dan Desa Mattirotasi, Kecamatan Watang Pulu, Kabupaten Sidenreng Rappang, Sulawesi Selatan. Pembangunan proyek ini termasuk program pertumbuhan ekonomi hijau yang diharapkan dapat mendukung sektor energi, khususnya di sub-sektor energi terbarukan dan efisiensi energi.</p> <p>PT UPC Sidrap Bayu Energi yang merupakan gabungan tiga perusahaan sarat pengalaman di industri energi terbarukan, yaitu UPC Renewables, PT Binatek Energi Terbarukan, dan AC Energi dengan investasi mencapai US\$ 150 juta. Secara kepemilikan, proyek ini dimiliki dalam kemitraan dengan AC Energy Holding (anak perusahaan Ayala Corporation) dengan pembiayaan bank oleh US Overseas Private Investment Corporation.</p> <p>Pembangkit bertenaga angin skala komersial pertama dan terbesar di Indonesia ini, telah rampung setelah 2,5 tahun pengerjaan tepatnya Maret 2018. Pembangkit ini mampu mengaliri lebih dari 70.000 pelanggan listrik dengan daya 900 Volt Ampere (VA). Dengan nilai total investasi sebesar US\$150 Juta, PLTB menghasilkan listrik 75 Mega Watt (MW) dengan menggunakan 30 kincir angin yang didirikan diatas lahan seluas 100 hektar.</p>
Pemilik proyek / Lembaga	PT Binatek Energi Terbarukan (PT BET)
Kerentanan proyek	Sedang
Kerentanan utama proyek	Alternatif lain yang lebih mendesak atau bernilai lebih baik
Kerentanan lainnya	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi • Kemungkinan manfaat • Kemungkinan penerima manfaat • Kemungkinan dampak buruk • Jenis intervensi • Ukuran dan ruang lingkup • Mitigasi yang direncanakan • Risiko bencana
Klasifikasi risiko tata kelola	4 (tinggi; rinci & sistematis)

Penilaian konteks	7.2 yaitu Tinggi (High) - Area kerentanan yang signifikan terhadap pengaruh yang tidak semestinya atau korupsi
Area lain untuk dipertimbangkan	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Proses pemilu • Akses terhadap informasi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Manajemen eksekutif • Keterbukaan informasi • Transparansi anggaran dan program • Mekanisme pengaduan • Reputasi lembaga dan kepemimpinan • Kepentingan pribadi • Keterlibatan masyarakat
Bidang tata kelola utama yang menjadi perhatian	<p><i>Aspek-aspek Negara:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem hukum dan peradilan • Keuangan dan pengadaan publik • Hierarki budaya • Keterbukaan terhadap media • Aktivitas masyarakat sipil • Persepsi korupsi <p><i>Aspek Lembaga:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Keterbukaan informasi • Keterlibatan masyarakat
Jenis proses pemilihan proyek	A – Rinci & Sistematis
Risiko Kesalahan Pengelolaan dan Pengaruh yang Tidak Seharusnya	2.4 (Rendah)
Indikasi Risiko Korupsi dalam Kasus Pemilihan Proyek	Sedang

Narasi	<p>Proyek ini dipilih untuk dipantau karena kerangkanya yang termasuk investasi hijau, yang berimplikasi pada variasi dari dinamika proses bisnis. Salah satunya berkaitan ketika kerja sama ini disepakati oleh PT PLN (Persero) karena sesuai dengan Program 35.000 MW.</p> <p>Pada tanggal 24 Oktober 2013, UPC menandatangani Nota Kesepahaman (MOU) untuk pembangkit tenaga listrik, pasokan, dan penjualan Sidrap Wind Farm dengan PLN. MOU adalah dasar dari perjanjian antara UPC dan PLN untuk pengembangan Proyek Pertanian Angin Sidrap dan penyediaan energi listrik yang mengarah pada penandatanganan Perjanjian Pembelian Daya (PPA) dengan PT PLN.</p> <p>Melalui kerja sama ini, pengambilan keputusan penentuan harga listrik berdasarkan <i>Power Purchase Agreement</i> (PPA) atau perjanjian jual beli listrik antara UPC Renewables dengan PLN pada Agustus 2015, harga listrik dari 'kincir angin raksasa' pertama di Indonesia ini adalah 11 sen dolar AS/kWh atau sekitar Rp 1.463/kWh. PPA tersebut berdurasi selama 30 tahun.</p> <p>Selain itu, pendanaan PLTB Sidrap I berasal dari dana luar negeri yakni Amerika Serikat. Hal yang menarik, pelaksanaan dalam proyek ini dilakukan tanpa melalui proses politik di DPR, sehingga tampaknya secara sistem, proyek ini tidak memiliki kerentanan korupsi yang perlu diwaspadai.</p> <p>Namun demikian, dokumen perjanjian tersebut dan dokumen ketentuan lainnya, tidak dapat ditemukan dan tidak ada informasi yang cukup rinci, termasuk berapa harga beli per-kWh produksi listrik PLTB Sidrap 1 yang dibeli oleh PLN, dan begitu juga nilai jual PLN kepada konsumen. Titik rawan korupsi pada skema PPA jelas terletak pada skema korupsi yang telah dirancang sebelumnya, dimana kontrak dibuat merugikan salah satu pihak, karena intervensi dari berbagai pihak yang memiliki kepentingan atas proyek tersebut.</p>
---------------	--

Komitmen pemerintah Indonesia mewujudkan *energy mix* sebesar 23% pada tahun 2025 dimulai dengan keseriusan mengembangkan energi baru terbarukan membangun PLTB Sidrap I. Sehingga, perencanaan pembangunan PLTB Sidrap di Sulawesi Selatan telah dinyatakan dalam dokumen Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik Perusahaan Listrik Negara 2016–2025 (RUPTL PLN 2016–2025).

Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I yang berada di Desa Mattirotasi dan Desa Lainungan, Kec. Watang Pulu, Kabupaten Sidenreng Rappang, Sulawesi Selatan masuk dalam kategori proyek investasi hijau¹⁰¹. Pendekatan dalam perencanaan energi ini akan menciptakan landasan yang tangguh untuk mewujudkan memperkuat ketahanan energi, mengembangkan infrastruktur energi, meningkatkan penggunaan energi terbarukan, dan mengurangi subsidi energi¹⁰².

Pemerintah melalui PT Perusahaan Listrik Negara (PLN) bersama Overseas Private Investment Corporation (OPIC), dan PT UPC Sidrap Bayu Energy, menandatangani Letter of Cooperation (LoC) investasi pembangunan listrik tenaga angin di Sidrap, Sulawesi Selatan. Kesepakatan kerjasama tersebut, ditandatangani oleh Presiden dan CEO of The Overseas Private Investment Corporation (OPIC), Elizabeth L Littlefield, dan Presiden Direktur PT UPC Sidrap Bayu Energy, Brian Caffyn, dengan disaksikan oleh Direktur Utama PLN, Sofyan Basir, dan Direktur Pengadaan PLN, Supangkat Iwan Santoso, di Auditorium Kantor Pusat PLN, Jl Trunojoyo, Jakarta Selatan, pada 7 April 2016.

PLTB berkapasitas 70 MW ini mampu mengonversi tenaga angin menjadi energi listrik dengan menggunakan turbin angin atau kincir angin sebagai generator. Bayu atau angin merupakan salah satu sumber energi terbarukan yang terdapat di daerah dengan potensi hembusan angin yang besar. Sidrap sendiri dipilih sebagai lokasi pendirian PLTB karena memiliki kecepatan angin yang bagus yaitu 7 meter per detik (m/s). Kehadiran PLTB Sidrap sebagai pembangkit listrik tenaga angin pertama di Indonesia dengan 30 turbin kincir turut memberi sumbangsih besar terhadap bauran energi terbarukan di Sulawesi Selatan.

¹⁰¹ Investasi hijau bidang energi saat itu menjadi salah satu prioritas pemerintah Indonesia. Upaya pemerintah menunjukkan keseriusan untuk mengembangkan energi baru terbarukan dengan menarik investor dalam dan luar negeri terhadap pembangunan infrastruktur hijau melalui pertemuan "Tropical Landscapes Summit: A Global Investment Opportunity" 27-28 April 2015, di Jakarta. Program Pertumbuhan Ekonomi Hijau berupaya menciptakan situasi kondusif untuk investasi hijau dan peningkatan modal, yang dilakukan dengan membantu pemerintah untuk membangun kepercayaan investor, menarik modal, dan membuat model usaha 'hijau' berkelanjutan yang dapat menghasilkan keuntungan, serta membuka kesempatan baru yang belum dimanfaatkan.

¹⁰² Pada Desember 2022, PT UPC Sidrap Bayu Energy (SBE) mengumumkan bahwa PLTB Sidrap telah mencapai tonggak penting dengan menghasilkan lebih dari 1.000 GWh energi bersih, hijau, dan terbarukan sejak diraihnya COD di bulan April 2018; cukup untuk melistriki lebih dari 900.000 pelanggan. Energi bersih yang dibangkitkan oleh PLTB Sidrap 75 MW disalurkan melalui jaringan transmisi 150 kV PT PLN (Persero) untuk memenuhi kebutuhan listrik di Jaringan Kelistrikan Sulawesi Selatan, Tenggara dan Barat (Sulselrabar). Melalui 30 buah turbin angin berteknologi canggih beroperasi dan menyediakan listrik energi bersih terbarukan, 24 jam sehari, 7 hari seminggu, dan 365 hari setahun berkontribusi pada komitmen Indonesia untuk mencapai bauran energi terbarukan 23% di tahun 2025 dan mencapai target emisi net-zero di tahun 2060. Pada Juli 2023, Menteri Keuangan Sri Mulyani Indrawati menyatakan pemanfaatan Energi Baru dan Terbarukan (EBT) di Indonesia masih rendah yakni 0,5 persen dari total potensinya. Padahal, Indonesia memiliki banyak potensi energi baru dan terbarukan dari air, geothermal dan lainnya.

Pembangunan proyek ini dilakukan oleh PT UPC Renewables Indonesia dan PT Binatek Energi Terbarukan dengan investasi mencapai US\$ 150 juta. Pembangkit bertenaga angin skala komersial pertama dan terbesar di Indonesia ini, rampung setelah 2,5 tahun pengerjaan tepatnya Maret 2018. Pemerintah mulai mengoperasikan secara komersial PLTB Sidrap I pada 5 April 2018.

Setelah tiga bulan proyek ini berjalan, Presiden Joko Widodo meresmikan PLTB Sidrap I pada 2 Juli 2018. Pembangkit ini mampu mengaliri lebih dari 70.000 pelanggan listrik dengan daya 900 Volt Ampere (VA). Dengan nilai total investasi sebesar US\$150 Juta, PLTB menghasilkan listrik 75 Mega Watt (MW) dengan menggunakan 30 kincir angin yang didirikan diatas lahan seluas 100 hektar. Proyek ini telah menyerap tenaga kerja sebanyak 709 orang yang terdiri dari 95% Tenaga Kerja Indonesia dan 5% Tenaga Kerja Asing. Hasil proyek PLTB Sidrap I ini adalah sekitar 150 ribu rumah tangga bisa dialiri listrik.

Pembangunan proyek ini sempat menjadi sorotan Mantan Sekretaris Kementerian BUMN, Said Didu yang menyatakan proyek PLTB Sidrap, Sulawesi Selatan, tidak banyak manfaatnya. Bahkan masyarakat setempat diklaimnya sempat menolak suplai listrik dari PLTB itu, karena tidak stabilnya pasokan, sehingga dikhawatirkan memicu kerusakan peralatan elektronik rumah tangga. Sementara listrik yang dihasilkan juga dinilai tidak sesuai dengan harapan PT Perusahaan Listrik Negara (Persero).

Dengan pertimbangan bahwa pendanaan proyek ini berasal dari Amerika Serikat, dan menjadi bagian dari proyek yang diawasi oleh USAID yang beroperasi di Indonesia, tanpa melalui proses politik di DPR, tampaknya secara sistem, proyek ini tidak memiliki kerentanan korupsi khusus. Amerika Serikat telah memiliki aturan FCPA (*Foreign Corrupt Practices Act*), yakni larangan menyuap pejabat publik asing, yang mana wilayah hukum dari penggunaan FCPA ini melampaui yuridiksi Amerika Serikat, termasuk dapat diterapkan di Indonesia apabila ada proyek yang didanai dari sumber Amerika Serikat.



Foto: wahananews.co

Dari penjelasan serta elaborasi terhadap temuan penelusuran, berikut sejumlah poin krusial terhadap analisa proyek ini meliputi:

- **Resiko Korupsi dalam skema PPA (*Power Purchase Agreement*)**

Salah satu hal yang menjadi masalah warisan PLN adalah bahwa PLN membeli listrik dari swasta dengan harga yang lebih tinggi dibandingkan harga jualnya kepada konsumen. Sementara kontrak yang dibuat sebagian besarnya adalah kontrak jangka panjang mengingat hal ini merupakan bagian dari skema konsesi. Pada saat yang sama, PLN diberikan monopoli oleh negara untuk melayani penyediaan listrik untuk masyarakat dan industri.

Dari penelusuran diperoleh penjelasan yang menyebutkan UPC Renewables Indonesia (UPC RI) merupakan anak perusahaan dari UPC Renewables Ltd. Dibentuk pada tahun 2012 dan memiliki kantor pusat di Bali dan Jakarta. UPC Renewables Indonesia membentuk konsorsium dengan PT Binatek Energi Terbarukan, yang menghasilkan suatu perusahaan SPV (*Special Purpose Vehicle*) yaitu PT UPC Sidrap Bayu Energi yang menangani dan mengembangkan PLTB Sidrap I.

Kerjasama antara IPP yang berasal dari UPC Renewables dan Indonesia oleh PT. PLN (Persero) di mulai sejak penandatanganan Perjanjian Jual Beli Listrik atau Power Purchase Agreement (PPA) pada 19 Agustus 2015. Perjanjian ini merupakan pembelian listrik oleh PT PLN (Persero) dari Badan usaha swasta yaitu UPC Renewables untuk Proyek pembangkit listrik tenaga angin Sidrap 70 Megawatt (MW).

Sedangkan UPC Renewables sebagai badan usaha penjual tenaga listrik yang memiliki kewajiban untuk mendanai, merancang, membangun, memiliki dan mengoperasikan serta mentransfer pembangkit tenaga listrik. Sebelumnya Proyek ini juga merupakan bagian dari Nota Kesepahaman yang ditandatangani UPC Renewables Indonesia dengan Gubernur Sulawesi Selatan pada Oktober 2014 karena pada tahun 2013 UPC Renewables telah melakukan Survey untuk pemetaan potensi angin di wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang Provinsi Sulawesi Selatan.

Kerjasama ini disepakati oleh PT PLN (Persero) karena sesuai dengan Program 35.000 MW sehingga pembangkit listrik baru di Indonesia yang harus direalisasikan. Terkait ini, PT Perusahaan Listrik Negara atau PT PLN (Persero) adalah perusahaan ketenagalistrikan yang merupakan bagian dari Badan Usaha Milik Negara. PT PLN (Persero) bertanggung jawab atas sebagian besar pembangkit listrik di Indonesia, dan memiliki kekuasaan eksklusif atas transmisi, distribusi, dan pasokan listrik kepada publik.

Pada tanggal 24 Oktober 2013, UPC menandatangani Nota Kesepahaman (MOU) untuk pembangkit tenaga listrik, pasokan, dan penjualan Sidrap Wind Farm dengan PLN. MOU adalah dasar dari perjanjian antara UPC dan PLN untuk pengembangan Proyek Pertanian Angin Sidrap dan penyediaan energi listrik yang mengarah pada penandatanganan Perjanjian Pembelian Daya (PPA) dengan PT PLN.

Dengan demikian, perlu dianalisis lebih lanjut, bagaimana kandungan PPA yang disepakati antara PLN sebagai pembeli listrik dari proyek ini. Sayangnya, dokumen PPA terkait proyek ini tidak dipublikasikan secara luas, dan tidak ada informasi yang cukup detail, berapa PLN sebenarnya membeli per-*kwh* produksi listrik PLTB Sidrap 1, dan berapa nilai jual PLN kepada konsumen. Titik rawan korupsi PPA adalah pada skema korupsi yang telah dirancang sebelumnya, dimana kontrak dibuat merugikan salah satu pihak, karena intervensi dari berbagai pihak yang memiliki kepentingan atas proyek tersebut.

- **Risiko Monopoli BUMN dalam Investasi Hijau**

PT PLN (Persero) dalam perannya adalah sebagai pihak yang membeli tenaga listrik dari PT UPC Sidrap Bayu. Perjanjian Jual Beli Listrik (Power Purchase Agreement) ini sesuai dengan Peraturan Menteri ESDM RI Nomor 10 Tahun 2017 yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri ESDM Nomor 49 Tahun 2017 mengenai Pokok-Pokok dalam Perjanjian Jual Beli Tenaga Listrik.

PT PLN (Persero) membeli listrik dengan harga 11 sen/kWh pada 18 Agustus 2015. Perjanjian Jual Beli Listrik ini diadakan agar kerjasama yang dijalankan memiliki nilai transparan, adil dan memberikan kepastian hukum dalam pelaksanaannya.

Setelah negosiasi PPA, *Letter of Intent* dikeluarkan oleh Direktur Jenderal Ketenagalistrikan yang memungkinkan UPC Sidrap Bayu Energi untuk mengajukan Pemasok Listrik sementara untuk Izin Konsumsi Publik (IUKU) yang telah diterima dengan baik. Izin ini memungkinkan PT UPC Sidrap Bayu Energi untuk terlibat dalam pembangkitan, pasokan dan penjualan tenaga listrik dan merupakan persyaratan hukum di Indonesia.

Dalam Rencana Usaha Penyediaan Tenaga Listrik (RUPTL) 2019-2038, PT PLN (Persero) wajib melaksanakan percepatan pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan termasuk dalam program pembangunan ketenagalistrikan 35.000 MW. Dalam RUPTL peran swasta dalam pembangunan pembangkit di harapkan lebih besar dan PT PLN (Persero) wajib mengutamakan pembangunan pembangkit listrik dari energi baru terbarukan salah satunya dengan merealisasikan Pembangunan PLTB Sidrap I guna membantu meningkatkan bauran EBT juga di Indonesia.

- **Skema Konsesi dan Risiko dalam Perencanaan**

Konsesi adalah pemberian hak, izin, atau tanah oleh pemerintah, perusahaan, individu, atau entitas legal lain. Konsesi antara lain diterapkan pada pembukaan tambang dan penebangan hutan. Model konsesi umum diterapkan pada kemitraan pemerintah swasta (KPS) atau kontrak bagi hasil. Untuk proyek pembangunan PLTB Sidrap I juga diterapkan konsesi. Di mana, produk listrik EBT dalam industri pengembangan EBT harus melalui kebijakan pemerintah Indonesia.

Sementara di negara-negara seperti Amerika Serikat, Jerman, dan Belanda, industri pengembangan EBT mendapat tempat karena swasta bisa menjual langsung produk listrik EBT ke masyarakat sekitar. Namun tidak berlaku di Indonesia karena menerapkan monopsoni listrik. Ada tiga skema pengadaan proyek (*procurement*) EBT yang paling jamak dipakai di dunia internasional, yakni BOOT (*build, own, operate, transfer/* pembangunan, pemilikan, pengoperasian, dan pengalihan), BOT (*build, operate, transfer/* pembangunan, pengoperasian, dan pengalihan), dan BOO (*build, own, operate/* pembangunan, pemilikan, dan pengoperasian).

Sedangkan di Indonesia, opsi BOO ini cenderung kurang populer karena memberikan hak kepemilikan yang luas atas aset-aset kelistrikan kepada pihak swasta. Apalagi, Mahkamah Konstitusi (MK) telah menetapkan bahwa penguasaan listrik harus jatuh kepada negara, bukan swasta. Keputusan tersebut keluar pada akhir 2016, di mana MK telah mengabulkan sebagian gugatan terhadap Undang-Undang No 30/2009 tentang Ketenagalistrikan. Salah satunya adalah mengenai keterlibatan swasta dalam proses pembangunan infrastruktur pembangkit listrik.

Menindaklanjuti putusan itu, pemerintah menerbitkan Permen ESDM Nomor 50/2017 yang mengharuskan semua proyek listrik EBT digarap dengan skema BOOT (kecuali untuk proyek pembangkit listrik sampah). Hanya saja, skema BOO masih dipakai di proyek listrik lama karena keputusan MK tidak berlaku surut. Salah satunya adalah PLTB Sidrap yang merupakan terbesar di Asia Tenggara dan menggunakan skema BOO.

Karena tidak ada ketentuan mentransfer kepemilikan setelah masa konsesi usai 30 tahun ke depan, pemerintah menetapkan tarif lebih rendah untuk PLTB Sidrap tahap selanjutnya. Namun, proyek-proyek lainnya harus dijalankan dengan skema BOOT¹⁰³ sesuai dengan ketentuan Permen ESDM Nomor 50 Tahun 2017 dan Permen ESDM Nomor 10 Tahun 2017. Pertimbangan yang mendasari keputusan itu meliputi kesetaraan risiko jual beli listrik antara PLN dan pihak pengembang (*independent power producer/IPP*), jaminan kehandalan pasokan listrik, jaminan penyediaan listrik dikuasai negara, dan pemenuhan standar Perjanjian Jual Beli (PJB) listrik.

¹⁰³ Penelitian dari Universitas Salford menunjukkan bahwa skema BOOT merupakan skema pertengahan dari sisi pertanggung-jawaban kelangsungan. Berdasarkan sumber dari CNBC, laporan penelitian berjudul "*A Comparison of PFI, BOT, BOO, and BOOT Procurement Routes for Infrastructure Construction Projects*" ini menyebutkan bahwa kebanyakan pelibatan swasta dalam proyek publik jatuh pada skema BOT dan BOOT memiliki tingkat spektrum risiko dan pertanggung-jawaban yangimbang, terbagi antara pihak pemerintah dan swasta sesuai dengan kapasitas dan kekuatannya. Sementara itu, penelitian Birla Institute of Technology and Science di India (satu-satunya negara di Asia yang memiliki Kementerian Energi Terbarukan), menyebutkan secara prinsip tidak ada perbedaan dalam pemakaian skema BOOT, BOT, atau BOO dalam menarik pihak swasta di proyek EBT. Namun, penelitian tersebut menyebutkan kelemahan skema BOOT dibandingkan dengan yang lain, yakni tingginya biaya di tingkat pengguna akhir, serta pengelolaan dan pengawasan yang memakan waktu dan biaya.

Bagi pemerintah Indonesia, risiko biaya tinggi ini terlihat sudah diantisipasi dengan penerapan BPP per wilayah. Dari kombinasi dua skema tersebut yakni BOOT dari sisi skema konsesi proyek dan BPP dari sisi mekanisme penentuan harga (*pricing*), bisa disimpulkan bahwa pemerintah Indonesia memilih mengambil jalan tengah antara mendorong pengembangan EBT yang murah dan menciptakan iklim bisnis EBT yang kompetitif. Pilihan ini tentu tidak ideal. Namun, mengacu pada beberapa penelitian di atas, BOOT bisa dibilang sebagai jalan tengah. Di tengah kondisi demikian, pemerintah harus menggarisbawahi pentingnya aspek perizinan yang efisien, agar tidak menciptakan kendala tambahan yang menghadang investasi swasta di EBT.

Hal ini krusial jika tidak ingin berujung pada turunnya persepsi kemudahan berusaha di sektor EBT di Indonesia. Apalagi, perizinan panjang yang berbelit masih menjadi catatan tersendiri, terutama di level pemerintah daerah. Tak hanya itu, proses perizinan bisa berbeda-beda tergantung dari wilayah proyek. Untuk di PLTB Sidrap I saja, untuk menjalankan proyek pembangkit listrik, investor harus meminta izin dari sejumlah kementerian, lembaga dan badan terkait. Termasuk perizinan pembangunan proyek dari kepala daerah atau pemda tempat proyek dibangun.

Selain perlu menyertakan rencana proyek ke dalam RUPTL serta mengikuti lelang PLN, mereka juga harus menyambangi Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Negara (ATR/BPN) untuk mengurus dokumen Pertimbangan Teknis, lalu ke Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) perihal Amdal.

Kerjasama ini juga mengimplementasikan beberapa kebijakan investasi yang tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 mengenai Daftar Bidang Usaha yang Tertutup, dan Bidang Usaha Terbuka dengan persyaratan di bidang penanaman modal yang diatur sebagai Penanaman Modal Asing maksimal 95% untuk pembangkit listrik di atas 10 MW ataupun Maksimal 100% apabila kerjasama antara pemerintah swasta/KPS selama masa konsesi (KESDM, 2019).



Foto: mottmac.com

B. Temuan Situasi Keterbukaan Data Infrastruktur di Indonesia

Hasil analisa terhadap empat proyek infrastruktur di Indonesia yang menggunakan instrumen ICRAAT tampaknya menegaskan bahwa rezim keterbukaan informasi belum menjadi prioritas. Padahal keterbukaan informasi publik merupakan salah satu faktor yang dapat menekan dan mencegah terjadinya korupsi.

Meskipun demikian secara umum kondisi keterbukaan informasi publik di Indonesia menunjukkan tren ke arah yang lebih baik. Hal ini ditandai dengan meningkatnya jumlah badan publik informatif dan berkurangnya badan publik tidak informatif sesuai disampaikan melalui laporan pemeringkatan Komisi Informasi tahun 2021.

Indonesia sendiri telah memiliki kerangka regulasi yang relatif lengkap dalam hal keterbukaan data. Undang-Undang KIP No. 14 Tahun 2008 memberikan dasar hukum bagi akses informasi publik, termasuk data Infrastruktur. Namun, implementasi regulasi ini masih menghadapi beberapa tantangan, seperti rendahnya kesadaran dan kapasitas staf pemerintah dalam mengelola data publik, kurangnya infrastruktur teknologi yang memadai, serta kekhawatiran tentang privasi dan keamanan data.

Selain itu, masih terdapat tantangan dalam koordinasi antara lembaga pemerintah dalam pengelolaan dan penggunaan data publik. Beberapa sektor seperti kesehatan dan pendidikan masih mengalami keterbatasan dalam mempublikasikan data secara terbuka. Peningkatan kerja sama antara sektor publik, swasta, dan masyarakat sipil juga menjadi faktor penting dalam meningkatkan keterbukaan data di Indonesia.



Foto: postshift.com

Berikut sejumlah poin kelemahan regulasi keterbukaan data di Indonesia yang ditemukan meliputi:

- **Implementasi yang belum sepenuhnya efektif:** Meskipun Indonesia memiliki regulasi yang mengatur keterbukaan data, implementasinya masih belum sepenuhnya efektif. Banyak lembaga pemerintah yang belum sepenuhnya menerapkan praktik keterbukaan data, baik dalam hal mempublikasikan data secara terbuka maupun menyediakan akses yang mudah bagi masyarakat.
- **Rendahnya kesadaran dan kapasitas:** Tantangan utama dalam implementasi keterbukaan data adalah rendahnya kesadaran dan kapasitas staf pemerintah dalam mengelola dan mempublikasikan data secara terbuka. Dibutuhkan pendidikan dan pelatihan yang lebih baik untuk meningkatkan pemahaman tentang pentingnya keterbukaan data dan keterampilan dalam mengelola, mengelompokkan, dan mengunggah data secara efektif.
- **Keterbatasan infrastruktur teknologi:** Infrastruktur teknologi yang memadai menjadi faktor kunci dalam mendukung keterbukaan data. Namun, masih terdapat keterbatasan dalam hal infrastruktur, termasuk akses internet yang terbatas di beberapa daerah, kekurangan perangkat keras dan perangkat lunak yang diperlukan untuk mengelola data secara efisien, serta kekurangan kapasitas server dan penyimpanan data yang memadai.
- **Privasi dan keamanan data:** Salah satu kekhawatiran utama terkait keterbukaan data adalah privasi dan keamanan data. Terdapat risiko bahwa data yang dipublikasikan secara terbuka dapat disalahgunakan atau jatuh ke tangan yang salah, yang dapat mengancam privasi individu atau kelompok tertentu. Oleh karena itu, perlu adanya regulasi yang kuat dalam mengelola dan melindungi data pribadi.
- **Koordinasi antara lembaga pemerintah:** Koordinasi yang baik antara lembaga pemerintah menjadi faktor penting dalam pengelolaan dan penggunaan data publik. Namun, masih terdapat tantangan dalam koordinasi antara lembaga pemerintah yang berbeda, baik di tingkat pusat maupun daerah, dalam hal pengelolaan dan pertukaran data. Kurangnya koordinasi dapat menghambat akses dan pemanfaatan data secara efektif.
- **Keterbatasan sektor-sektor tertentu:** Beberapa sektor seperti kesehatan dan pendidikan masih mengalami keterbatasan dalam mempublikasikan data secara terbuka. Terdapat kebutuhan untuk meningkatkan pemahaman dan komitmen sektor-sektor ini dalam mengadopsi praktik keterbukaan data, sehingga masyarakat dapat memperoleh manfaat yang maksimal dari data yang tersedia.

- **Partisipasi masyarakat yang terbatas:** Meskipun keterbukaan data bertujuan untuk mendorong partisipasi masyarakat dalam pengambilan keputusan publik, partisipasi masyarakat dalam praktik keterbukaan data masih terbatas. Masyarakat perlu didorong untuk menggunakan dan menginterpretasikan data dengan cara yang efektif, serta melibatkan diri dalam proses pengambilan keputusan berdasarkan informasi yang tersedia.
- **Belum terdapat standar yang jelas:** Meskipun telah diatur dalam beberapa peraturan dan kebijakan pemerintah, standar keterbukaan data di Indonesia terutama di sektor infrastruktur, implementasi di lapangan menunjukkan bahwa data yang dibuka masih dirasa tidak memberikan informasi yang cukup bagi masyarakat. Sebagai contoh, data sederhana seperti tujuan dari proyek infrastruktur belum dapat terlihat di beberapa portal keterbukaan seperti LPSE dan SIRUP. Ditambah lagi dengan kesulitan dalam penggunaan portal tersebut.

Jika diamati secara menyeluruh, kondisi keterbukaan informasi publik di Indonesia masih sangat rendah. Perkembangan ini juga tercermin dalam laporan yang sama menunjukkan bahwa mayoritas badan publik berada di kategori tidak informatif yaitu sebesar 29,67%. Perlu dicatat bahwa evaluasi Komisi Informasi tersebut belum mengikutsertakan Pemerintah Kabupaten/Kota sebagai salah satu Badan Publik yang dievaluasi.



Foto: ruralopendata.ca

Tabel 8. Hasil Evaluasi Keterbukaan Informasi Publik Tahun 2021¹⁰⁴

No	Kualifikasi Badan Publik	Informatif	Menuju Informatif	Cukup Informatif	Kurang Informatif	Tidak Informatif
1	Perguruan Tinggi	21 BP (24,71%)	15 BP (17,65%)	13 BP (15,29%)	12 BP (14,12%)	24 BP (28,24%)
2	Badan Usaha Milik Negara	6 BP (5,94%)	15 BP (14,85%)	17 BP (16,83%)	16 BP (15,84%)	47 BP (46,53%)
3	Lembaga Non Struktural	2 BP (6,06%)	7 BP (21,21%)	5 BP (15,15%)	3 BP (9,09%)	16 BP (48,48%)
4	Lembaga Negara dan Lembaga Pemerintah Non Kementerian	16 BP (39,02%)	6 BP (14,63%)	4 BP (9,76%)	6 BP (14,63%)	9 BP (21,95%)
5	Pemerintah Provinsi	10 BP (29,41%)	11 BP (32,35%)	10 BP (29,41%)	0 BP (0%)	3 BP (8,82%)
6	Kementerian	24 BP (70,59%)	7 BP (20,59%)	2 BP (5,88%)	0 BP (0%)	1 BP (2,94%)
7	Partai Politik	4 BP (44,44%)	2 BP (22,22%)	3 BP (33,33%)	0 BP (0%)	0 BP (0%)
Total 337 BP		83 BP	63 BP	54 BP	37 BP	100 BP
Persentase		24,63%	18,69%	16,02%	10,98%	29,67%

Oleh karenanya, keterbukaan informasi publik di sektor infrastruktur membutuhkan perhatian lebih dari pemerintah. Hal ini dibutuhkan jika ingin menjamin 382 triliun anggaran pemerintah di tahun 2023 menghasilkan nilai infrastruktur yang sesuai. Pemerintah dalam praktiknya hanya wajib mempublikasi tahapan tender dari pengadaan infrastruktur di setiap daerah melalui *website* LPSE. Secara regulasi Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik juga dinilai tidak terimplementasi secara optimal. Terlihat dari jumlah badan publik yang tidak informatif cukup besar namun belum adanya sanksi yang diterapkan terhadap badan publik mana pun terkait dengan kewajibannya melaksanakan UU KIP.

Perbaikan dan peningkatan dalam hal ini akan membantu meningkatkan efektivitas regulasi keterbukaan data di Indonesia dan memastikan pemanfaatan data yang lebih baik dalam pengambilan keputusan publik dan partisipasi masyarakat.

¹⁰⁴ Komisi Informasi Pusat. (2022). *Anugerah Keterbukaan Informasi Publik Tahun 2021*. <https://komisiinformasi.go.id/galeri/detail/34>, diakses pada 22 Juli 2023.

Upaya Mendorong Keterbukaan Informasi Publik di Indonesia

Beberapa usaha dari pemerintah terkait keterbukaan informasi publik dapat dilihat sebagai berikut:

1. **Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik:** Pada tahun 2008, Indonesia mengesahkan Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik (UU KIP). Undang-undang ini memberikan dasar hukum bagi akses publik terhadap informasi dan data publik yang dikelola oleh lembaga publik. UU KIP memberikan hak akses kepada warga negara untuk memperoleh informasi dan data yang relevan dengan kepentingan publik.
2. **Kebijakan Keterbukaan Informasi di Lembaga Pemerintah:** Pemerintah Indonesia telah menerapkan kebijakan keterbukaan informasi di berbagai lembaga pemerintah. Kebijakan ini memerintahkan lembaga pemerintah untuk aktif mempublikasikan informasi dan data publik secara terbuka, serta memberikan akses yang mudah kepada masyarakat.
3. **Pembentukan Komisi Informasi Pusat dan Daerah:** Untuk mengawasi implementasi UU KIP, Indonesia telah membentuk Komisi Informasi Pusat (KIP) dan Komisi Informasi Daerah (KID) di tingkat pusat dan daerah. KIP dan KID memiliki peran penting dalam memastikan lembaga publik memenuhi kewajiban mereka dalam memberikan akses informasi kepada publik.
4. **Program *Open Data*:** Pemerintah Indonesia telah meluncurkan program *Open Data* yang bertujuan untuk mempublikasikan data pemerintah secara terbuka dan mudah diakses oleh masyarakat. Program ini mendorong lembaga pemerintah untuk membagikan data mereka dalam format yang dapat digunakan kembali (*machine-readable*) dan menyediakan portal data terbuka untuk publik.
5. **Digitalisasi Pelayanan Publik:** Transformasi digital dalam pelayanan publik juga merupakan upaya reformasi keterbukaan. Pemerintah Indonesia telah mendorong penggunaan teknologi informasi dan komunikasi dalam pelayanan publik, termasuk mempublikasikan data dan informasi yang relevan melalui portal resmi pemerintah dan aplikasi *mobile*.
6. **Kolaborasi dengan Pihak Ketiga:** Pemerintah juga telah bekerja sama dengan organisasi masyarakat sipil, akademisi, dan sektor swasta dalam mempromosikan keterbukaan data. Kolaborasi ini termasuk pengembangan platform data terbuka, penyelenggaraan kompetisi data, dan pelatihan untuk meningkatkan kapasitas pengelolaan data di sektor publik.

Upaya reformasi keterbukaan ini bertujuan untuk meningkatkan transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi masyarakat dalam proses pengambilan keputusan publik. Meskipun masih terdapat tantangan dalam implementasinya, langkah-langkah ini menunjukkan komitmen pemerintah Indonesia dalam mewujudkan pemerintahan yang lebih terbuka dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Secara singkat dengan melihat ketersediaan data proyek tersebut dengan *Infrastructure Data Standard (IDS)* internasional yang dikembangkan oleh *Construction Sector Transparency Initiatives (CoST)* dapat dilihat data sebagai berikut:

Tabel 9. Penilaian Keterbukaan Informasi Proyek Infrastruktur dalam ICRAT

Nama Proyek	Data Proaktif	Data Reaktif
Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung	<ul style="list-style-type: none"> • PT. KCIC Tidak menyediakan Data Proaktif Terstruktur yang dapat diakses publik • Hanya ada 1 mata data yang ditemukan yaitu tujuan proyek infrastruktur (berdasarkan 40 metadata IDS) • Dokumen yang tersedia hanya berupa pengumuman lelang terbuka serta pemberitahuan rencana pembangunan dari sekretariat daerah provinsi DKI Jakarta. • Data perkembangan pekerjaan hanya berupa foto yang sangat sulit dijadikan sumber data analisis. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak terdapat mekanisme permintaan data selain menyediakan halaman "Hubungi Kami" dalam <i>website</i> PT. KCIC
Proyek Pembangunan Jembatan Pulau Balang	<ul style="list-style-type: none"> • Data proaktif menggunakan skema LPSE • Data yang didapatkan berupa ID proyek, Nama Proyek, Anggaran Proyek, Sumber Anggaran dan terbatas di tahap tender • Pencarian data RUP melalui SIRUP sangat sulit dilakukan karena tidak adanya pencarian berdasarkan kode RUP ataupun nama proyek. Telah dilakukan beberapa Upaya namun dokumen tersebut belum dapat ditemukan 	<ul style="list-style-type: none"> • Mekanisme permintaan data reaktif secara khusus belum tersedia secara <i>online</i> dalam portal yang mudah diakses publik.
Proyek P3SON Hambalang	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada data proaktif dalam bentuk apa pun (LPSE Kementerian Pemuda dan Olahraga mempublikasikan data mulai dari tahun 2012) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mekanisme permintaan data reaktif secara khusus belum tersedia secara <i>online</i> dalam portal yang mudah diakses publik.
Pembangkit Listrik Tenaga Bayu (PLTB) Sidrap I	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada data proaktif dalam bentuk apapun melalui <i>website</i> UPC Renewable maupun PT Sidrap Bayu Energi dan PT Binatek Reka Energi • Informasi terkait PT Binatek Reka Energi tidak dapat diakses secara digital dan beberapa informasi menyatakan bahwa kantor tersebut tutup permanen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Data Proaktif yang diperoleh berupa Dokumen RKL - RPL dan Addendum Andal, RKL-RPL dari <i>website</i> pihak ketiga yang sulit untuk dikonfirmasi kebenaran dan pertanggungjawaban terkait dokumen tersebut.

Dari empat proyek infrastruktur yang dipilih, hampir semua data proyek terbatas dan tidak mudah didapatkan kecuali Proyek Pembangunan P3SON Hambalang yang datanya diperoleh dari Putusan Pengadilan. Dari data di atas dapat disimpulkan bahwa seluruh proyek pekerjaan infrastruktur yang dipilih dalam ICRAAT belum mampu memenuhi mandat UU KIP.



Foto: ruralopendata.ca

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Uji coba penilaian ICRAAT terhadap empat proyek pemerintah ini menemukan bahwa terdapat risiko korupsi yang tinggi. Indikasi pertama dapat dilihat jelas dari kuatnya pengaruh yang tidak semestinya (*undue influence*) dari para aktor PEPs (*Politically-exposed Persons*). Pada proses pengusulan proyek, terlihat sangat kental nuansa korupsi politik, dimana praktik korupsi telah dilakukan bersama-sama oleh pihak pengusul proyek dari sisi eksekutif dan pihak legislatif yang menentukan serta menyetujui proyek. Situasi ini diperburuk dengan minimnya keterlibatan pihak eksternal dan tak optimalnya mekanisme *checks and balances* sehingga berpotensi memperkuat praktik *state capture corruption* dalam proyek infrastruktur.

Kedua, situasi yang penuh konflik kepentingan diikuti dengan indikasi bahwa keterbukaan informasi terkait perencanaan proyek tidak cukup memadai. Seluruh proyek yang dipantau gagal memenuhi mandat dari Undang-Undang Keterbukaan Informasi Publik untuk memastikan badan publik menyediakan informasi publik, serta memastikan kualitas informasinya. Informasi terkait legalitas dan dokumen kelayakan proyek terkesan tertutup dimana nyaris publik tidak dapat mengaksesnya. Salah satu faktor utamanya adalah buruknya keterbukaan informasi terkait proses pra-pengerjaan proyek

Ketiga, tahap pemilihan proyek oleh tim seleksi cenderung tidak dilakukan secara komprehensif dan perencanaannya proyek tidak matang. Tim penilai seringkali tidak mempertimbangkan secara seksama proposal yang disampaikan. Hal ini terbukti dalam sering munculnya biaya tidak terduga yang mengakibatkan pembengkakan biaya akibat tidak diantisipasi sejak tahap *feasibility study*, seperti pada tahapan pembebasan lahan. Memperkuat bukti tersebut, selama proses penelusuran tidak ada dokumen rencana pembangunan yang dapat diakses publik atau bahkan direspon oleh badan publik.

Oleh karena itu, uji coba penilaian ICRAAT ini mendorong sejumlah rekomendasi berikut untuk diterapkan oleh para pemangku kepentingan dalam sektor infrastruktur termasuk:

1. **Kepada Pemerintah Pusat** untuk mendorong upaya yang lebih progresif dalam memperbaiki iklim usaha dan investasi, termasuk di dalamnya mengkoordinasikan strategi pencegahan korupsi untuk mengurai benturan kepentingan dalam tahap pemilihan Proyek Strategis Nasional, Proyek Prioritas, dan Proyek Investasi Hijau;
2. **Kepada Badan Publik** untuk menyusun dan menerapkan standar data keterbukaan informasi terutama dalam tahap proyek-proyek infrastruktur
3. **Kepada Dewan Perwakilan Rakyat RI** untuk secara tegas dan konsisten menerapkan mekanisme *check and balances* dalam tahap pemilihan proyek pemerintah di sektor infrastruktur, terutama pada Proyek Strategis Nasional, Proyek Prioritas seperti infrastruktur penunjang Ibu Kota Nusantara (IKN), serta Proyek Investasi Hijau;
4. **Kepada Pelaku Usaha Infrastruktur, termasuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN)** untuk membangun serta menerapkan secara konsisten sistem deteksi kerentanan dan mismanajemen yang lebih matang, memperbaiki mekanisme *whistle-blowing system*, serta manajemen anti-suap sehingga risiko korupsi sejak tahap pemilihan proyek bisa dicegah;
5. **Kepada Masyarakat Sipil** untuk secara aktif memanfaatkan instrumen ICRAAT sehingga mampu mendeteksi risiko korupsi pada proyek-proyek infrastruktur pemerintah pada tahap pemilihan, serta mendorong pengorganisasian warga yang lebih masif dalam pemantauan proyek infrastruktur secara umum.

REFERENSI

Buku dan Jurnal

- Bauhr, Monika & Grimes, Maria. (2017). *Transparency to curb corruption? Concepts, measures and empirical merit*. *Crime Law Soc Change* 68, 431–458 (2017).
<https://doi.org/10.1007/s10611-017-9695-1>, diakses tanggal 17 Juni 2023
- Campos, Nicolás, et al. (2021). *The ways of corruption in infrastructure: Lessons from the Odebrecht case*. *Journal of Economic Perspectives* 35.2: 171-90.
<https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.35.2.171> diakses pada 11 April 2023
- Davidson, Jamie S. (2015). *Indonesia's Changing Political Economy: Governing the Roads*, Chapter 2, p. 29 <https://www.jstor.org/stable/24916617> diakses pada 9 April 2023
- Davidson, Jamie S. (2016). *Land and Development in Indonesia: Searching for the People's Sovereignty Chapter 7 Eminent domain and infrastructure under the Yudhoyono and Widodo administrations*, pp. 167-185, ISEAS–Yusof Ishak Institute,
<https://www.cambridge.org/core/books/abs/land-and-development-in-indonesia/eminant-domain-and-infrastructure-under-the-yudhoyono-and-widodo-administrations/B657125E392A9C97272210BF3ED7AB07>, diakses pada 22 April 2023.
- Duffield, et.al. (Tidak ada tahun). *Infrastructure Planning, Challenges and Risks*, C. F. Duffield, R. Duffield, and S. Wilson, <https://rest.neptune-prod.its.unimelb.edu.au/server/api/core/bitstreams/fee42ee9-7c5f-568b-ba8a-c920aee015e7/content>, diakses pada 16 Juni 2023.
- Estache, Antonio. (2014). "Infrastructure and corruption: a brief survey." *Working Papers ECARDS* 37 (2014). <https://ideas.repec.org/p/eca/wpaper/2013-174923.html>, diakses pada 28 Juli 2023
- Kim, Kyunghoon. (2023). *Analysing Indonesia's infrastructure deficits from a developmentalist perspective*. King's College London, UK Abstract Competition & Change, 2023, Vol. 27(1) 115–142 <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/10245294211043355>, diakses pada Juni 2023
- Negara, Siwage Dharma. (2016). *Indonesia's Infrastructure Development under The Jokowi Administration*, Siwage Dharma Negara, Southeast Asian Affairs, pp. 145-166 ISEAS–Yusof Ishak Institute, <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26466924>, diakses pada 22 April 2023.
- Owusu, Emmanuel Kingsford, Albert PC Chan, and Ming Shan. "Causal factors of corruption in construction project management: an overview." *Science and engineering ethics* 25 (2019): 1-31.
https://www.researchgate.net/publication/321015746_Causal_Factors_of_Corruption_in_Construction_Project_Management_An_Overview, diakses pada 28 Juli 2023.

- Salim, Wilmar & Negara, Siwage Dharma. (2018). *The Indonesian Economy in Transition: Policy Challenges in the Jokowi Era and Beyond (Part II)* (December 2018), pp. 386-401, *Journal of Southeast Asian Economies*, Vol. 35, No. 3, Special Issue <https://www.jstor.org/stable/10.2307/26545320>, diakses pada 22 April 2023.
- Van der Putten, Frans-Paul & Petkova, Mirela. (2021). *The Geopolitical Relevance of the BRI The Jakarta-Bandung High-Speed Railway in Indonesia* <https://www.jstor.org/stable/j.ctv1dc9k7j.11>, diakses pada Juni 2023

Laporan

- Alliance for Integrity. (2023). *Preliminary Study on Corruption Risks in Infrastructure Sector*, https://www.allianceforintegrity.org/en/news/messages/20230601_Study-reveals-alarming-corruption-risks-in-Indonesia-s-infrastructure-sector.php, diakses pada Agustus 2023
- ICW. (2022). [Tren Penindakan Tahun 2022.pdf \(icw.or.id\)](#), diakses tanggal 19 Juni 2023
- Indra Putra Salim, dkk. (2023). *Analisis Kebijakan Pemerintah Dalam Pengembangan Kereta Cepat Di Indonesia dan Dampaknya Terhadap Manajemen Proyek, Wahana TEKNIK SIPIL* Vol. 28 No. 1 Juni 2023, <https://jurnal.polines.ac.id/index.php/wahana/article/view/4566/108668>, diakses 17 Juli 2023.
- Kementerian Hukum dan HAM. (Tanpa Tahun). *Regulatory Reform in Indonesia A Legal Perspective* https://file.hukum.uns.ac.id/data/RENSI%20file/Jumal%20DR.Agus%20Riwanto%2C%20S.H.%2C%20S.Ag%2C%20M.Ag/BUKU_Dr.%20AGUS%20RIWANTO%2C%20S.H.%2C%20S.Ag.%2C%20M.Ag_01.pdf, diakses pada Juni 2023.
- Komisi Informasi Pusat. (2022). *Anugerah Keterbukaan Informasi Publik Tahun 2021*. <https://komisiinformasi.go.id/galeri/detail/34>, diakses pada 22 Juli 2023.
- Komisi Informasi Pusat. (2022). *Laporan Pemingkatan Badan Publik*. <https://komisiinformasi.go.id/v2/laporan-pemingkatan>, diakses tanggal 18 Juni 2023
- PwC. (2016). *Indonesian Infrastructure: Stable Foundations for Growth*. <https://www.pwc.com/id/en/pwc-publications/industries-publications/capital-projects-and-infrastructure-publications/stable-foundation-for-growth.html>, diakses pada Juni 2023
- Transparency International Australia. (2022). *The Infrastructure Corruption Risk Assessment (ICRAT) Tool* <https://transparency.org.au/icrat/>
- UNDP. (2021). *Infrastructure Development and Women's Rights in Indonesia*. <https://www.undp.org/asia-pacific/bizhumanrights/publications/infrastructure-development-and-womens-rights-indonesia>, diakses pada Juli 2012 2023

World Bank. (2021). *Ease of Doing Business Rank*.
<https://data.worldbank.org/indicator/IC.BUS.EASE.XQ?locations=ID>, diakses pada 22 Juli 2023.

Berita

- ¹ACLK KPK. (2022). *Kenali Bahayanya Dampak Korupsi di Berbagai Bidang Ini*.
<https://aclc.kpk.go.id/aksi-informasi/Eksplorasi/20220520-kenali-bahayanya-dampak-korupsi-di-berbagai-bidang-ini> diakses pada 14 Agustus 2023.
- Alinea. (2020). *Menutup lubang "tikus-tikus" korupsi infrastruktur kepala daerah*, diakses dari
<https://www.alinea.id/nasional/menutup-lubang-tikus-korupsi-infrastruktur-kepala-daerah-b2feU9Bq1> diakses pada 3 April 2023.
- Annual Report. (2021). *Mengapa Harus Konsorsium Cina, Kereta Cepat Jadi Milik China*,
<http://annualreport.id/highlight/mengapa-harus-konsorsium-dari-china>, diakses 20 Juli 2023
- Antara News. (2010). *Polemik Dampak Lingkungan Jembatan Pulau Balang*
<https://kaltim.antaranews.com/berita/2971/polemik-dampak-lingkungan-jembatan-pulau-balang> diakses 26 Juli 2023
- Antara News. (2019). *Proyek Terowongan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung*
<https://jatim.antaranews.com/rilis-pers/1214992/proyek-terowongan-kereta-api-cepat-jakarta-bandung>, diakses 17 Juli 2023.
- Asia Sentinel. (2023). *Graft Probe China Financial Institutions*.
<https://www.asiasentinel.com/p/graft-probe-china-financial-institutions>, diakses pada 15 Juli 2023.
- Bappenas. (2019). *Dialog Nasional Pemindahan IKN, Menteri Bambang Paparkan Investasi dan Strategi Pembiayaan* <https://www.bappenas.go.id/index.php/berita/dialog-nasional-pemindahan-ibu-kota-negara-menteri-bambang-paparkan-investasi-dan-strategi-pembiayaan>, diakses 15 April 2023.
- Bappenas. (2021). *SBSN Alternatif Pembiayaan Pembangunan di Tengah Pandemi*
<https://www.bappenas.go.id/id/berita/sbsn-alternatif-pembiayaan-pembangunan-di-tengah-pandemi> diakses 17 Maret 2023
- Bareksa. (2015). *Bagaimana Konsorsium BUMN?*. <https://www.bareksa.com/berita/berita-ekonomi-terkini/2015-09-30/kereta-cepat-jadi-milik-china-bagaimana-konsorsium-bumn> diakses 10 Mei 2023.
- BBC.com. (2015). *Meluas, penolakan atas proyek kereta cepat Jakarta-Bandung*,
https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2015/09/150903_indonesia_kereta_cepat, diakses 27 Juli 2023.

- BBC.com. (2016). *Perjanjian Konsesi Kereta Cepat Jakarta-Bandung ditandatangani*https://www.bbc.com/indonesia/berita_indonesia/2016/03/160316_indonesia_kereta_cepat_cina, diakses 31 Juli 2023.
- BBC.com. (2022). *Bunga utang kereta cepat Jakarta-Bandung 3,4%, jebakan utang China?*, <https://www.bbc.com/indonesia/articles/c72vg2v5732o#:~:text=Untuk%20diketahui%20komposisi%20pembiayaan%20proyek,40%25%20berasal%20dari%20konsorsium%20China>, diakses 31 Juli 2023.
- Benar News. (2022). *DPR Setuju Negara Biayai Pembengkakan Dana Kereta Cepat Rp 3,2 triliun* <https://www.benarnews.org/indonesian/berita/kcic-dpr-setujui-biayai-pembengkakan-dana-11232022153743.html>, diakses 23 Juli 2023.
- Berita Satu. (2013). *"Putusan "Inkracht" KPK Penjarakan Wa Ode Nurhayati"*, diakses di <https://www.beritasatu.com/nasional/126194/putusan-inkracht-kpk-penjarakan-wa-ode-nurhayati> diakses tanggal 5 Juli 2023.
- Bisnis. (2015). *Kontrak Pembangunan Jembatan Pulau Balang II Diteken* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20150821/45/464381/kontrak-pembangunan-jembatan-pulau-balang-ii-diteken>, diakses 20 Juli 2023
- Bisnis.com. (2020). *Akselerasi Pembangunan PPU Seiring Selesaiannya Pembangunan Jembatan Pulau Balang* <https://kalimantan.bisnis.com/read/20201119/407/1319643/akselerasi-pembangunan-ppu-seiring-selesaiannya-pembangunan-jembatan-pulau-balang>, diakses 11 Juli 2023
- Bisnis.com. (2021). *Ralat Janjinya, Kini Jokowi Dorong Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Pakai APBN* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20211011/98/1452655/ralat-janjinya-kini-jokowi-dorong-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-pakai-apbn> diakses 28 Juli 2023
- Bisnis.com. (2023). *Progres Kereta Cepat Jakarta-Bandung, KCIC: Tinggal Sertifikasi* <https://ekonomi.bisnis.com/read/20230725/98/1678096/progres-kereta-cepat-jakarta-bandung-kcic-tinggal-sertifikasi>, diakses 1 Mei 2023
- CNBC Indonesia. (2018). *Menimbang Aturan Baru terkait Skema Harga Listrik EBT* <https://www.cnbcindonesia.com/news/20180525141148-4-16595/menimbang-aturan-baru-terkait-skema-harga-listrik-ebt/3> diakses 28 Juli 2023
- CNBC Indonesia. (2022). *Bangun Jalan Tol: Jokowi Paling Rajin, Gus Dur Paling Irit.* <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220414174612-4-331848/bangun-jalan-tol-jokowi-paling-rajin-gus-dur-paling-irit/3>, diakses pada 18 Mei 2023
- CNN Indonesia. (2015). *Sarat Kepentingan, Rakyat Dinilai Tak Butuh Kereta Cepat* <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20150830141949-92-75433/sarat-kepentingan-rakyat-dinilai-tak-butuh-kereta-cepat>, diakses 17 Juli 2023
- CNN Indonesia. (2016). *Faisal Basri Ungkap Sejumlah Kejanggalan Proyek Kereta Cepat, Diemas Kresna Duta* <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160122141645-92-106040/faisal-basri-ungkap-sejumlah-kejanggalan-proyek-kereta-cepat/>, diakses 31 Juli 2023

- CNN Indonesia. (2019). *Bank Dunia Kritik Pedas Infrastruktur Jokowi*.
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190103124543-532-358206/bank-dunia-kritik-pedas-infrastruktur-jokowi>, diakses pada 17 Juni 2023.
- CNN Indonesia. (2019). *Bank Dunia Sebut Proyek Infrastruktur RI Berkualitas Rendah*.
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190107100702-532-358930/bank-dunia-sebut-proyek-infrastruktur-ri-berkualitas-rendah/>
- CNN Indonesia. (2021). *Mengingatkan Jokowi soal Bangun Kereta Cepat Tanpa APBN*
<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20211011092038-92-705962/mengingatkan-jokowi-soal-bangun-kereta-cepat-tanpa-apbn> diakses 28 Juli 2023
- CNN Indonesia. (2021). *Tol Jagorawi: Tonggak Sejarah Jalan Bebas Hambatan*.
<https://www.kompas.id/baca/riset/2021/12/22/tol-jagorawi-tonggak-sejarah-jalan-bebas-hambatan>, diakses pada 18 Mei 2023
- CNN Indonesia. (2022). *KPK Minta Hutama Karya Kembalikan Kerugian Negara*.
<https://www.cnnindonesia.com/nasional/20220302090103-12-765740/kpk-minta-pt-hutama-karya-kembalikan-kerugian-negara-rp408-miliar>, diakses pada 6 Juni 2023.
- Coaction. (2019). *Pembangkit Listrik Tenaga Bayu Harapan Baru untuk Energi Terbarukan*
<https://coaction.id/en/pembangkit-listrik-tenaga-bayu-harapan-baru-untuk-energi-terbarukan-indonesia/#:~:text=Sidrap%20dipilih%20sebagai%20lokasi%20pendirian,seperti%20China%2C%20Jepang%20dan%20Korea>, diakses 13 Juli 2023
- Detik.com. (2023). *Balada Proyek Kereta Cepat: Dulu Ditolak, Kini Konsesi Melebar ke 80 Tahun*.
<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-6673516/balada-proyek-kereta-cepat-dulu-ditolak-kini-konsesi-melebar-ke-80-tahun/2>, diakses 31 Juli 2023.
- Detikfinance. (2014). *Ini Dia Tol Lingkar Jakarta yang Pertama Kali Dibangun*.
<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-2643049/ini-dia-tol-lingkar-jakarta-yang-pertama-kali-dibangun>, diakses pada 2 Mei 2023
- DetikFinance. (2016). *Perjalanan Proyek Kereta Cepat: Dulu Ditolak Kini Dipuji 'Koin Berdiri'*
<https://finance.detik.com/infrastruktur/d-6742959/perjalanan-proyek-kereta-cepat-dulu-ditolak-kini-dipuji-koin-berdiri/2>, diakses 31 Juli 2023.
- DetikFinance. (2018). *Kata KPK soal Kebun Angin Raksasa Jokowi*
<https://finance.detik.com/energi/d-3892654/kata-kpk-soal-kebun-angin-raksasa-jokowi>, diakses 5 Juli 2023
- DJPB Kemenkeu. (2021). *Jembatan Pulau Balang, Harapan Baru Bagi Perekonomian Kaltim*
<https://djp.kemenkeu.go.id/portal/id/berita/lainnya/kisah-sukses/3621-jembatan-pulau-balang-harapan-baru-bagi-perekonomian-kaltim.html>, diakses 18 Juli 2023
- DPR. (2022). *Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung Membebani Keuangan Negara*
<https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/42124/t/Proyek%20Kereta%20Cepat%20Jakarta-Bandung%20Membebani%20Keuangan%20Negara>, diakses 27 Juli 2023.

- DPRD Purwakarta. (2020). *Komisi III DPRD Purwakarta Gelar RDP dengan Kontraktor KPJB dan Warga Desa Depok Darangdan* <https://dprd.purwakartakab.go.id/read/578340>, diakses 23 Juli 2023.
- DW. (2015). *Cina Akhirnya Menangkan Tender KA Cepat Bandung-Jakarta* <https://www.dw.com/id/kereta-api-cepat-bandung-jakarta-china-yes-jepang-no/a-18750474>, diakses 20 Juli 2023.
- ESDM. (2020). *Investasi Hijau Bidang Energi Salah Satu Prioritas Pemerintah* <https://www.esdm.go.id/en/media-center/news-archives/investasi-hijau-bidang-energi-salah-satu-prioritas-pemerintah>, diakses 7 Maret 2023.
- Hukumonline. (2017). *Kriteria Tambahan untuk Jadi Proyek Strategis Nasional* <https://www.hukumonline.com/berita/a/kriteria-tambahan-untuk-jadi-proyek-strategis-nasional-lt589db04eae252/>, diakses 20 Juli 2023.
- HUMASDJKA. (2016). *Kemenhub Terbitkan Izin Pembangunan Kereta Cepat*, <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-terbitkan-izin-pembangunan-kereta-cepat>, diakses 17 Juli 2023.
- ICW. (2005). *Obral Tanah ala Perumnas*. <https://antikorupsi.org/id/article/obral-tanah-ala-perumnas>, diakses pada 6 Juni 2023.
- ICW. (2011). *Membongkar Mafia Anggaran DPR*, <https://www.antikorupsi.org/id/article/membongkar-mafia-anggaran-dpr> diakses pada tanggal 10 Juli 2023
- Investor ID. (2021). *Hutama Karya Targetkan Pembangunan Pulau Balang Selesai Akhir 2020* <https://investor.id/business/210952/progres-76581-hutama-karya-targetkan-pembangunan-jembatan-p-balang-selesai-akhir-2020>, diakses 11 Mei 2023.
- Jasa Konstruksi dan EPC Pulau Balang <https://www.hutamakarya.com/jasa-konstruksi-dan-epc>
- Jawa Pos. (2018). *KCIC Bocorkan Penyebab Lambatnya Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung* <https://www.jawapos.com/bisnis/01104054/kcic-bocorkan-penyebab-lambatnya-proyek-kereta-cepat-jakartabandung>, diakses 17 Juli 2023.
- JDIH Maritim. (2022). *Komite Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung*, <https://jdih.maritim.go.id/komite-kereta-cepat-antara-jakarta-dan-bandung>, diakses 18 Juli 2023
- Jembatan Pulau Balang Adhi Karya <https://adhi.co.id/proyek/jembatan-pulau-balang/>
- JPPN. (2016). *Koalisi Tolak Proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung*, <https://m.jpnn.com/news/koalisi-tolak-proyek-kereta-api-cepat-jakarta-bandung>, diakses 27 Juli 2023.
- Jurnas. (2022). *Pimpinan Komisi V DPR Minta Ditjen Perkeretaapian Tingkatkan Pengawasan Pembangunan Kereta Cepat* <https://www.jurnas.com/artikel/110983/Pimpinan-Komisi-V-DPR-Minta-Ditjen-Perkeretaapian-Tingkatkan-Pengawasan-Pembangunan-Kereta-Cepat/>, diakses 26 Juli 2023

- Kaltimprov. (2015). *Penandatanganan Kontrak Pekerjaan Jembatan Pulau Balang* <https://kaltimprov.go.id/berita/penandatanganan-kontrak-pekerjaan-bentang-panjang-jembatan-pulau-balang> diakses 26 Juli 2023
- Kata Data. (2022). *Anggaran Infrastruktur Turun Jadi Rp 365,8 Triliun pada 2022*. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/04/07/anggaran-infrastruktur-turun-jadi-rp3658-triliun-pada-2022> diakses pada 1 Agustus 2023.
- Kata Sulsel. (2022). *Energi PLTB Sidrap Tembus 1000 gWh*. <https://katasulsel.com/2022/12/03/energi-pltb-sidrap-tembus-1-000-gwh-mampu-melistriki-900-ribu-pelanggan/>, diakses 9 Juni 2023.
- KCIC. (Tidak ada tahun). *Sejarah Perusahaan PT KCIC*. <https://kcic.co.id/tentang-kami/sejarah/#:~:text=Proyek%20Kereta%20Cepat%20Jakarta%2DBandung%20ditetapk an%20sebagai%20salah%20satu%20Proyek,tentang%20Percepatan%20Proyek%20Strat egis%20Nasional>, diakses 31 Juli 2023
- KemenPU. (2022). *Kementerian PUPR Tuntaskan Pembangunan Jembatan Pulau Balang* <https://pu.go.id/berita/kementerian-pupr-tuntaskan-pembangunan-jembatan-pulau-balang-penghubung-jaringan-jalan-poros-selatan-kalimantan>, diakses 15 Juli 2023.
- Kementerian Dalam Negeri. (2020). *Pimpinan KPK, "Pencegahan Korupsi Terintegrasi – Sektor Perencanaan dan Penganggaran APBD"*, diakses di http://binapemdes.kemendagri.go.id/uploads/gallery/02_Pencegahan_Korupsi_Terintegrasi_2020.pdf, diakses pada 6 Juli 2023.
- Kementerian Keuangan, Sevi Wening Perwitasari. (2023). *Sebuah Laporan dari Gelaran Keempat Infrastructure Working Group (IWG) Presidensi Indonesia*. <https://kpbu.kemenkeu.go.id/read/1158-1472/umum/kajian-opini-publik/manfaat-g20-untuk-investasi-infrastruktur-di-indonesia> diakses pada 28 Maret 2023.
- Kompas. (2012). *Wa Ode Divonis Enam Tahun Penjara*. https://nasional.kompas.com/read/2012/10/18/19075562/Wa.Ode.Divonis.Enam.Tahun.Penjara?lgn_method=google diakses pada 10 Mei 2023.
- Kompas. (2013). *Adhyaksa Dault Kaget Anggaran Hambalang Jadi Rp 2.5 T*. <https://nasional.kompas.com/read/2013/11/12/1809094/Adhyaksa.Dault.Kaget.Anggaran.Hambalang.Jadi.Rp.2.5.Triliun>, diakses pada 25 Maret 2023.
- Kompas. (2015). *Bappenas: Pemerintah Butuhnya Bukan Kereta Cepat*. <https://nasional.kompas.com/read/2015/04/27/164900826/Bappenas.Pemerintah.Butuhnya.Bukan.Kereta.Cepat>, diakses 27 Juli 2023.
- Kompas. (2016). *Urgensi Pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung Dipertanyakan* <https://nasional.kompas.com/read/2016/01/23/12294961/Urgensi.Pembangunan.Kereta.Cepat.Jakarta-Bandung.Dipertanyakan>, diakses 23 Juli 2023.
- Kompas. (2016). *Vonis Dewie Yasin Limpo Diperberat jadi 8 Tahun Penjara*, <https://nasional.kompas.com/read/2016/11/01/16240861/vonis.dewie.yasin.limpo.diperberat.jadi.8.tahun.penjara.hak.politiknya.dicabut> diakses pada 10 Mei 2023.

- Kompas. (2018). *Presiden Jokowi di Indonesia akan Resmikan PLTB Pertama di Indonesia* <https://ekonomi.kompas.com/read/2018/07/02/090111326/presiden-jokowi-akan-resmikan-pltb-pertama-di-indonesia> diakses 1 Mei 2023
- Kompas. (2020). *4 Insiden Kelalaian di Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. <https://money.kompas.com/read/2020/03/01/190135526/4-insiden-kelalaian-di-proyek-kereta-cepat-jkt-bdg?page=all>, diakses pada 9 Februari 2023.
- Kompas. (2021). *Ada 36 kasus korupsi infrastruktur* <https://www.kompas.com/properti/read/2021/03/16/220000821/ada-36-kasus-korupsi-infrastruktur-pengamat-minta-kementerian-pupr>, diakses 4 Maret 2023
- Kompas. (2021). *Ada 36 Kasus Korupsi Infrastruktur, Pengamat Minta Kementerian PUPR Bentuk Tim Whistleblower*, <https://www.kompas.com/properti/read/2021/03/16/220000821/ada-36-kasus-korupsi-infrastruktur-pengamat-minta-kementerian-pupr?page=all>, diakses pada 13 Februari 2023
- Kompas. (2022). *6 Fakta soal Kereta Cepat Jakarta-Bandung, Progres hingga Biayanya*. <https://www.kompas.com/tren/read/2022/10/14/203500565/6-fakta-soal-kereta-cepat-jakarta-bandung-progres-hingga-biayanya?page=all>, diakses 17 Juli 2023
- Kompas. (2022). *Eks Pejabat Adhi Karya Divonis Lebih Berat dari Tuntutan*. <https://nasional.kompas.com/read/2022/08/11/22531511/eks-pejabat-adhi-karya-divonis-lebih-berat-dari-tuntutan-hakim-terdakwa-tak>, diakses pada 6 Juni 2023.
- Kompas. (2022). *Mudahkan Akses ke IKN, Konstruksi Jembatan Pulau Balang Dimulai* <https://www.kompas.com/properti/read/2022/04/20/163850321/mudahkan-akses-ke-ikn-konstruksi-jembatan-pulau-balang-habiskan-dana-rp> diakses 20 Juli 2023
- Kompas. (2023). *Kali Kedua Jokowi Suntik APBN ke Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung*, <https://money.kompas.com/read/2023/01/08/142413726/kali-kedua-jokowi-suntik-apbn-ke-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung?page=all>, diakses 28 Juli 2023
- Kompas. (2023). *KPK: 90 persen kasus korupsi ada di sektor PBJ*, <https://nasional.kompas.com/read/2023/03/10/15162181/kpk-90-persen-kasus-korupsi-ada-di-sektor-pengadaan-barang-dan-jasa>, diakses 20 Juli 2023
- Kompas. (2023). *Nasib Kelanjutan Proyek Strategis Nasional Segera Diputuskan* <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/07/13/nasib-kelanjutan-proyek-strategis-nasional-segera-diputuskan> diakses 12 Juli 2023
- Kompas. (2023). *Pembangunan Sejumlah PSN Berpotensi Mundur dari Target* <https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/07/26/pembangunan-sejumlah-psn-berpotensi-mundur-dari-target> diakses 26 Juli 2023
- Kompas. (2023). *Potensi Korupsi Pembangunan IKN* <https://www.kompas.id/baca/artikel-opini/2022/05/30/potensi-korupsi-pembangunan-ikn> diakses 31 Mei 2023

- Kompas. (2023). *Sederet Alasan KCIC Minta Masa Konsesi Proyek Kereta Cepat Diperpanjang* <https://www.kompas.com/properti/read/2023/02/16/193000021/sederet-alasan-kcic-minta-masa-konsesi-proyek-kereta-cepat-diperpanjang>, diakses 31 Juli 2023.
- Kompas. 2014. *Ini Penyimpangan Proyek Hambalang Versi BPK*. <https://nasional.kompas.com/read/2014/06/03/1328015/Ini.Penyimpangan.Proyek.Hambalang.Versi.BPK> diakses pada 28 Maret 2023
- Kontributor Today. (2023). *TKA Cina Jadi Tukang Las Kereta Cepat, Komis IX DPR Bentuk Panja*. <https://kontributortoday.com/tka-china-jadi-tukang-las-kereta-cepat-komis-ix-dpr-bentuk-panja/>, diakses pada 4 Juni 2023.
- Koran Tempo, (2019). *KPK Sebut Korupsi Infrastruktur Sangat Tinggi*. <https://koran.tempo.co/read/nasional/446780/kpk-sebut-korupsi-infrastruktur-sangat-tinggi>, diakses pada 15 Januari 2023.
- Koran Tempo. (2018). *"4 Anggota DPR Terjerat Kasus Korupsi di KPK Selama 2018"* diakses dari https://nasional.tempo.co/read/1159471/4-anggota-dpr-terjerat-kasus-korupsi-di-kpk-selama-2018?page_num=2 diakses pada 9 Juli 2023.
- Koran Tempo. (2020). *Pembiayaan Kreatif untuk Membangun Infrastruktur*. <https://koran.tempo.co/read/info-tempo/478553/pembiayaan-kreatif-untuk-membangun-infrastruktur> diakses pada 28 Juli 2023.
- Koran Tempo. (2021). *Gelap Kajian Lingkungan Proyek IKN*. <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/482927/gelap-kajian-lingkungan-proyek-ikn>, diakses 12 April 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Apa Dampak Proyek Strategis Nasional*. <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/483206/apa-dampak-proyek-strategis-nasional>, diakses pada 5 Agustus 2023.
- Koran Tempo. (2023). *BPK Nilai Aturan IKN Belum Lengkap* <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/482932/bpk-nilai-aturan-ikn-belum-lengkap>, diakses 30 Juni 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Deretan Kendala Proyek PSN* <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/479206/deretan-kendala-proyek-psn>, diakses 10 Juni 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Luhut dan Polemik Performa Logistik* <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/483364/luhut-dan-polemik-performa-logistik>, diakses pada 10 Agustus 2023
- Koran Tempo. (2023). *Luhut dan Polemik Performa Logistik* <https://koran.tempo.co/read/berita-utama/483364/luhut-dan-polemik-performa-logistik>, diakses 22 Juli 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Minim Dampak Proyek Jumbo* <https://koran.tempo.co/read/ekonomi-dan-bisnis/483777/dampak-utang-waskita-karya-ke-proyek> diakses 28 Juli 2023

- Koran Tempo. (2023). *Nasib Proyek di Tengah Jeratan Utang* <https://koran.tempoco/read/ekonomi-dan-bisnis/483777/dampak-utang-waskita-karya-ke-proyek> diakses 11 Juli 2023
- Koran Tempo. (2023). *Proyek Infrastruktur jadi Bidikan* <https://koran.tempoco/read/ekonomi-dan-bisnis/482686/proyek-infrastruktur-jadi-bidikan> diakses 16 Juni 2023
- Koran Tempo. (2023). *Proyek Infrastruktur jadi Bidikan*, <https://koran.tempoco/read/ekonomi-dan-bisnis/482686/proyek-infrastruktur-jadi-bidikan>, diakses pada 19 Maret 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Rendah Kualitas Investasi Cina* <https://koran.tempoco/read/ekonomi-dan-bisnis/482682/rendah-kualitas-investasi-cina> diakses 22 Juli 2023
- Koran Tempo. (2023). *Rendah Kualitas Investasi Cina*, <https://koran.tempoco/read/ekonomi-dan-bisnis/482682/rendah-kualitas-investasi-cina>, diakses pada 9 Februari 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Temuan BPK dalam Kereta Cepat* <https://koran.tempoco/read/berita-utama/482911/temuan-bpk-dalam-proyek-kereta-cepat> diakses 28 Juni 2023
- Koran Tempo. (2023). *Temuan BPK dalam Proyek Kereta Cepat*. <https://koran.tempoco/read/berita-utama/482911/temuan-bpk-dalam-proyek-kereta-cepat>, diakses pada 17 Juli 2023.
- Koran Tempo. (2023). *Waskita Karya dan Lingkaran Korupsi BUMN Konstruksi* <https://koran.tempoco/read/editorial/481776/waskita-karya-dan-lingkaran-korupsi-bumn-konstruksi> diakses 1 Mei 2023.
- Koran Tempo. (2016). *DPR Disebut Bancakan Proyek*. <https://koran.tempoco/read/berita-utama/396268/dpr-disebut-bancakan-proyek> diakses pada 14 Agustus 2023.
- KPK. (2023). *Statistik TPK berdasarkan Jenis Perkara*, <https://www.kpk.go.id/id/statistik/penindakan/tpk-berdasarkan-jenis-perkara> diakses pada 11 Juni 2023.
- KPK. (2023). *Statistik TPK berdasarkan Jenis Perkara*, <https://www.kpk.go.id/id/statistik/penindakan/tpk-berdasarkan-jenis-perkara> diakses pada 11 Juni 2023.
- Kumparan. (2017). *Berapa Harga Listrik dari Kincir Angin Raksasa 75 mw di Sidrap* <https://kumparan.com/kumparannews/berapa-harga-listrik-dari-kincir-angin-raksasa-75-mw-di-sidrap/full>, diakses 5 Juli 2023.
- Liputan 6. (2019). *Pembangunan Jembatan Pulau Balang Siap Dikerjakan* <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2298698/pembangunan-jembatan-pulau-balang-siap-dikerjakan> diakses 3 Juni 2023
- Liputan 6. (2021). *Kritikan Para Pekerja BUMN untuk Proyek Kereta Cepat* <https://www.liputan6.com/bisnis/read/2424488/kritikan-para-pekerja-bumn-untuk-proyek-kereta-cepat>, diakses 31 Juli 2023.

- Liputan 6. (2022). *BPKP Audit 2 Kali Pembengkakan Biaya Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung* <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5093415/bpkp-audit-2-kali-pembengkakan-biaya-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses 23 Juli 2023.
- MCW News. (2011). *Tersandung OTT, KPK Tetapkan Putra Alex Noerdin Tersangka Suap*,. <https://www.mcwnews.com/read/2021/10/17/202110160007/terjaring-ott-kpk-tetapkan-putra-kandung-alex-noerdin-tersangka-suap.html?page=all>, diakses pada 10 Mei 2023.
- Mongabay. (2016). *Lingkungan Jawa Makin Kritis, Mengapa?* <https://www.mongabay.co.id/2016/03/01/lingkungan-jawa-makin-kritis-mengapa/>, diakses 27 Juli 2023.
- Muhammad Idris. (2022). *Ironi Kereta Cepat: Ngotot Diklaim B2B, Tapi Pakai Duit APBN* <https://money.kompas.com/read/2022/05/26/104146726/ironi-kereta-cepat-ngotot-diklaim-b-to-b-tapi-pakai-duit-apbn?page=all>, diakses 28 Juli 2023
- Neraca. (2023). *Negosiasi Proyek Kereta Cepat, Pengamat: Hindari APBN Sebagai Jaminan Utang* <https://www.neraca.co.id/article/178712/negosiasi-proyek-kereta-cepat-kcjb-pengamat-hindari-apbn-sebagai-jaminan-utang>, diakses pada 16 Juli 2023.
- Nikkei Asia. (2023). *Ex-China Development Bank executive investigated for graft*, <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Caixin/Ex-China-Development-Bank-executive-investigated-for-graft>, diakses pada 15 Juli 2023.
- Partai Keadilan Sejahtera. (2022). *Kinerja Jokowi Ma'ruf di Bidang Ekonomi, Politik dan Hukum Jauh dari Harapan* <https://fraksi.pks.id/2022/12/31/fraksi-pks-dpr-ri-kinerja-pemerintahan-jokowi-maruf-di-bidang-ekonomi-politik-dan-hukum-jauh-dari-harapan/>, diakses pada 4 Juni 2023.
- Pinter Politi. (2020). *Jokowi di Pusaran Kereta Cepat Tiongkok*. <https://www.pinterpolitik.com/in-depth/jokowi-di-pusaran-kereta-cepat-tiongkok/>, diakses 17 Juli 2023.
- PSHK. (2016). *PSHK Minta Proyek Kereta Cepat Dihentikan Sementara* <https://pshk.or.id/berita/pshk-minta-proyek-kereta-cepat-dihentikan-sementara/>, diakses 27 Juli 2023.
- Rappler. (2016). *Delapan Catatan Walhi Jabar soal Proyek Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung* <https://www.rappler.com/world/indonesia/120007-delapan-catatan-walhi-soal-kereta-api-cepat/>, diakses 27 Juli 2023.
- Republika. (2022). *KPA: Konflik Agraria Akibat Proyek Strategis Nasional Meningkatkan Tajam*. <https://news.republika.co.id/berita/r5ar6w409/kpa-konflik-agraria-akibat-proyek-strategis-nasional-meningkat-tajam-pada-2021>, diakses pada 12 Juli 2023.
- Republika. (2022). *Sri Mulyani Resmikan Proyek Infrastruktur yang Dibiayai SBSN* <https://ekonomi.republika.co.id/berita/r5ce6y370/sri-mulyani-resmikan-proyek-infrastruktur-yang-dibiayai-sbsn> diakses 6 Mei 2023

- Republika. (2023). *Ini Pernyataan Jonan Ketika Menolak Tegas KA Cepat Jakarta-Bandung*. <https://news.republika.co.id/berita/rt1k5c377/ini-pernyataan-jonan-ketika-menolak-tegas-ka-cepat-jakartabandung>, diakses 27 Juli 2023.
- Republika. (2023). *Kemenhub Setujui Konsesi Kereta Cepat Jadi 80 Tahun*. <https://ekonomi.republika.co.id/berita/rswfae370/kemenhub-setujui-konsesi-kereta-cepat-jadi-80-tahun>, diakses 31 Juli 2023.
- RMOL. (2022). *Demokrat Minta Pemerintah Setop Proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. <https://politik.rmolid/read/2022/12/19/557609/demokrat-minta-pemerintah-setop-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses 27 Juli 2023.
- RMOL. (2022). *Kasus Korupsi Proyek IPDN, KPK Periksa Dirut Utama Karya*. <https://rm.id/baca-berita/nasional/114326/kasus-korupsi-proyek-ipdn-kpk-periksa-dirut-hutama-karya>, diakses pada 6 Juni 2023.
- Sekretariat Kabinet. (2015). *Dukung Proyek Kereta Cepat Jakarta - Bandung, Inilah Tugas Kementerian/Lembaga Terkait*. <https://setkab.go.id/dukung-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung-inilah-tugas-kementerianlembaga-terkait/>, diakses 18 Juli 2023
- Sindo News. (2020). *"KPK Sebut Penyusunan Anggaran Salah Satu Faktor Terjadi Korupsi"*, diakses di <https://nasional.sindonews.com/berita/1361359/13/kpk-sebut-penyusunan-anggaran-salah-satu-faktor-terjadi-korupsi> diakses tanggal 6 Juli 2023.
- Sindo News. (2021). *Alasan Pemerintah Jokowi Bangun Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. <https://ekbis.sindonews.com/berita/1084819/34/alasan-pemerintah-jokowi-bangun-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses 21 Juli 2023.
- Sindo News. (2021). *Tuai Kontroversi, Ini 5 Fakta Kereta Cepat Jakarta-Bandung*. <https://ekbis.sindonews.com/read/624215/34/tuai-kontroversi-ini-5-fakta-kereta-cepat-jakarta-bandung-1639116747/20>, diakses 27 Juli 2023.
- Sulsel Genpi. (2022). *Sidrap Serius Garap Potensi Wisata di Wilayah PLTB Luar Biasa*. <https://sulsel.genpi.co/wisata/487/sidrap-serius-garap-potensi-wisata-di-wilayah-pltb-luar-biasa> diakses 31 Juli 2023
- Tempo Bisnis. (2023). *Proyek Kereta Cepat dapat Suntikan APBN Triliunan Rupiah*. https://bisnis.tempo.co/read/1644901/proyek-kereta-cepat-dapat-suntikan-apbn-triliunan-rupiah-luhut-masih-b2b?page_num=2, diakses 28 Juli 2023
- Tempo English. (2023). *Unravelling the Belt and Road Puzzle in Indonesia*. <https://en.tempo.co/read/1746207/unravelling-the-belt-and-road-puzzle-in-indonesia>, diakses pada 9 Juli 2023.
- The Jakarta Post. (2023). *Govt looks to cut down infrastructure SOEs to just four firms*, <https://www.thejakartapost.com/paper/2023/05/08/govt-looks-to-cut-down-infrastructure-soes-to-just-four-firms.html>, diakses 12 Mei 2023.
- Tirto ID. (2017). *Membongkar Korupsi Proyek Infrastruktur*. <https://tirto.id/membongkar-korupsi-proyek-infrastruktur-cfke>, diakses pada 5 Februari 2023.

Tribunnews. (2016). *Penolakan Proyek Kereta Cepat Menguat, Elemen Masyarakat Bersatu* <https://jabar.tribunnews.com/2016/04/20/penolakan-proyek-kereta-cepat-menguat-elemen-masyarakat-bersatu>, diakses 27 Juli 2023.

Viva. (2023). *DPR Soroti Pencurian Baut KCJB*. <https://www.viva.co.id/berita/politik/1607537-dpr-soroti-pencurian-baut-dan-kabel-proyek-kereta-cepat-jakarta-bandung>, diakses pada 14 Juni 2023.

DAFTAR PERUNDANG-UNDANGAN

A. Daftar Regulasi Infrastruktur

1. Infrastruktur Prioritas

Peraturan	Tentang
Perpres No. 75 Tahun 2014	Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
Perpres No. 122 Tahun 2016	Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
Permenko No. 5 Tahun 2017	Perubahan Atas Peraturan Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 12 Tahun 2015 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
Permenko No. 12 Tahun 2015	Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
Kepmenko No. 127 Tahun 2015	Tim Pelaksana Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur

2. Proyek Strategis Nasional

Peraturan	Tentang
Perpres No. 56 Tahun 2018	Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
Inpres No. 1 Tahun 2016	Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
Perpres No. 3 Tahun 2016	Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
Perpres No. 58 Tahun 2017	Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
PP Nomor 42 Tahun 2021	Peraturan Pemerintah Nomor 42 tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional
Lampiran I & II Salinan PP No. 42 Tahun 2021	Lampiran I dan II Salinan PP Nomor 42 Tahun 2021
PP No. 40 Tahun 2021	Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus
PP No. 42 Tahun 2021	Kemudahan Proyek Strategis Nasional

PP No. 19 Tahun 2021	Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
PP No. 23 Tahun 2021	Penyelenggaraan Kehutanan
PP No. 20 Tahun 2021	Penertiban Kawasan Dan Tanah Terlantar
PP No. 18 Tahun 2021	Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, Dan Pendaftaran Tanah
PP No. 43 Tahun 2021	Penyelesaian Ketidaksesuaian Tata Ruang, Kawasan Hutan, Izin, Dan/Atau Hak Atas Tanah
Permenko No. 9 Tahun 2022	Perubahan Atas Peraturan Menteri! Koordinator Bidang Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 Tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional

3. KPBU

Peraturan	Tentang
Perpres No. 88 Tahun 2017	Penyelesaian Penguasaan Tanah dalam Kawasan Hutan
Perpres No. 38 Tahun 2015	Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur
PMK No. 190 Tahun 2015	Pembayaran Ketersediaan Layanan Dalam Rangka Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur
PMK No. 260 Tahun 2016	Tata Cara Pembayaran Ketersediaan Layanan Pada Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Rangka Penyediaan Infrastruktur
PMK No. 223 Tahun 2012	Pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi pada Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
PMK No. 143 Tahun 2013	Panduan Pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi pada Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
PMK No. 170 Tahun 2015	Perubahan PMK Nomor 143 Tahun 2013 tentang Panduan Pemberian Dukungan Kelayakan atas Sebagian Biaya Konstruksi pada Proyek Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
PMK No. 265 Tahun 2015	Fasilitas dalam Rangka Penyiapan dan Pelaksanaan Transaksi Proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
Permen PPN No. 4 Tahun 2015	Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Perka LKPP No. 19 Tahun 2015	Tata Cara Pelaksanaan Pengadaan Badan Usaha Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur
Permendagri No. 96 Tahun 2016	Pembayaran Ketersediaan Layanan/ <i>Availability Payment</i> Dalam Rangka Kerjasama Pemerintah Daerah Dengan Badan Usaha Untuk Penyediaan Infrastruktur

4. Penjaminan Infrastruktur

Peraturan	Tentang
Perpres No. 78 Tahun 2010	Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha yang Dilakukan Melalui Badan Usaha Penjaminan Infrastruktur
PMK No. 260 Tahun 2010	Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha

5. Pengadaan Tanah

Peraturan	Tentang
UU No. 2 Tahun 2012	Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
PP No. 40 Tahun 1996	Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan dan Hak Pakai Atas Tanah
Perpres 40 Tahun 2014	Perubahan Pertama Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
Perpres No. 99 Tahun 2014	Perubahan Kedua Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
Perpres No. 30 Tahun 2015	Perubahan Ketiga Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
Perpres No. 148 Tahun 2015	Perubahan Keempat Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
Perpres No. 102 Tahun 2016	Pendanaan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dalam Rangka Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
Perpres No. 56 Tahun 2017	Penanganan Dampak Sosial Masyarakat dalam Rangka Penyediaan Tanah untuk Proyek Strategis Nasional

Perpres No. 30 Tahun 2015	Perubahan Ketiga Atas Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
Perpres No. 71 Tahun 2012	Penyelenggaraan Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum
Kepmenko No. 4 Tahun 2016	Tim Kerja Percepatan Pengadaan Tanah Untuk Infrastruktur Prioritas
PMK No. 21 Tahun 2017	Tata Cara Pengadaan Tanah bagi Proyek Strategis Nasional dan Pengelolaan Aset Hasil Pengadaan Tanah oleh Lembaga Manajemen Aset Negara
PermenATR No. 9 Tahun 1999	Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Hak Pengelolaan
Perka BPN No. 5 Tahun 2011	Tata Cara Pendayagunaan Tanah Negara Bekas Tanah Terlantar

B. Daftar Regulasi Per Proyek Infrastruktur

1. Regulasi Proyek KCJB

- Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2022 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Kereta Api Indonesia, pada pokoknya merupakan landasan penambahan PMN ke dalam modal saham KAI
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional. Pada pokoknya, regulasi ini memuat ketentuan, syarat, dan prosedur proyek yang masuk dalam kategori proyek strategis nasional guna mendapatkan fasilitas kemudahan dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau Badan Usaha pada tahapan: a. perencanaan; b. penyiapan; c. transaksi; d. konstruksi; dan e. operasi dan pemeliharaan.
- Peraturan Presiden Nomor 93 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana Dan Sarana Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung. Pokok penambahan penting dalam regulasi ini yakni perubahan perubahan pimpinan konsorsium BUMN, skema pendanaan proyek yang diperbolehkan menggunakan APBN melalui penyertaan modal dan pembentukan Komite Kereta Cepat Antara Jakarta dan Bandung

- Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Pada pokoknya menjadi landasan proyek KCJB menjadi proyek strategis nasional.
- Peraturan Presiden Nomor 107 Tahun 2015 tentang Percepatan Penyelenggaraan Prasarana dan Sarana Kereta Cepat Jakarta Bandung. Poin pokok pengaturan beleid ini yakni Pemerintah menugaskan kepada konsorsium BUMN, tidak menggunakan dana dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara serta tidak mendapatkan jaminan Pemerintah, tugas kementerian dan pemerintah daerah terkait dalam proyek, pengadaan barang dan/atau jasa dalam rangka pelaksanaan penugasan harus memaksimalkan kandungan lokal dan kerjasama dengan mitra luar negeri harus melakukan alih pengetahuan dan teknologi kepada konsorsium badan usaha milik negara atau perusahaan patungan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Regulasi ini menjadi landasan perlunya peningkatan pelayanan transportasi menjadi kereta cepat dan mendukung pembangunan di wilayah Jakarta Bandung

2. Regulasi Proyek Jembatan Pulau Balang

- APBN (SBSN Tahun Anggaran 2015-2021): Jembatan Pulau Balang yang menuju ibu kota baru dibiayai dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) atau sukuk. Jembatan Pulau Balang itu dibiayai Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) senilai Rp1,4 triliun.
- UU No 19 Tahun 2008: Pembiayaan proyek melalui SBSN merupakan kebijakan untuk menggunakan dana yang bersumber dari pasar keuangan melalui instrumen surat berharga negara berbasis syariah. Kebijakan ini telah dilakukan sejak 2008 dengan dasar hukum UU Nomor 19 Tahun 2008.
- PP Nomor 17 Tahun 2022: "BMN meliputi barang yang dibeli atau diperoleh atas beban APBN dan barang yang berasal dari perolehan lainnya yang sah," demikian bunyi pasal 99 aturan tersebut.
- DSNMUI No. 95/DSN-MUI/VII/2014: SBSN adalah surat berharga negara (SBN) yang pemerintah RI rilis sebagai sumber pendanaan negara berbasis syariah. Semua kegiatan transaksi investasi ini mengacu pada DSN-MUI. Sesuai Fatwa DSNMUI No. 95/DSN-MUI/VII/2014.
- Perpres No. 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional

- Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 58 Tahun 2017 tentang Penambahan Penyertaan Modal Negara Republik Indonesia ke Dalam Modal Saham Perusahaan Perseroan (Persero) PT Sarana Multi Infrastruktur

3. Regulasi Proyek PLTB Sidrap I

- Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2006 tentang Kebijakan Energi Nasional untuk mengembangkan sumber energi sebagai pengganti bahan bakar fosil.
- UU Nomor 30 Tahun 2007 Tentang Energi
- Peraturan Pemerintah No 79 Tahun 2014 tentang Kebijakan Energi Nasional merupakan perubahan dari PP No 5 Tahun 2006 mengenai Kebijakan Energi Nasional. Dalam Peraturan Presiden tersebut memiliki beberapa sasaran kebijakan yang diatur yaitu menumbuhkan sumber energi baru terbarukan baik untuk sumber bahan bakar dan maupun kelistrikan.
- Kerjasama ini juga mengimplementasikan beberapa kebijakan investasi yang tercantum dalam Peraturan Presiden Nomor 44 Tahun 2016 mengenai Daftar Bidang Usaha yang Tertutup, dan Bidang Usaha Terbuka dengan persyaratan di bidang penanaman modal yang diatur sebagai Penanaman Modal Asing maksimal 95% untuk pembangkit listrik di atas 10 MW ataupun Maksimal 100% apabila kerjasama antara pemerintah swasta/KPS selama masa konsesi (KESDM, 2019).
- Kebijakan dalam perjanjian jual beli tenaga listrik PLTB Sidrap I ini juga mengacu kepada peraturan Menteri ESDM Nomor 10 Tahun 2018 Mengenai Pokok-pokok Dalam Perjanjian Jual Beli Tenaga Listrik. Peraturan ini menjamin keandalan pasokan listrik serta kesetaraan risiko jual beli listrik antara IPP yaitu UPC Sidrap Bayu dan pembeli yaitu PT PLN (Persero) dalam aspek komersial Pola kerjasama antara PT PLN (Persero) dan IPP bersifat Build, Own, Operate, & Transfer (BOOT) dan juga terdapat ketentuan mengenai Commercial Operation Date (COD).
- Izin Usaha Penyediaan Tenaga listrik diberikan izin oleh KESDM kepada UPC Sidrap Bayu sesuai dengan kewenangannya yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2009 tentang ketenagalistrikan yang meliputi pembangunan pembangkit tenaga listrik energi baru terbarukan.
- Peraturan Pemerintahan No.14/2012 terkait dengan pengadaan tenaga listrik.
- Peraturan Presiden (PP) No 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur. PP tersebut mencabut Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 beserta perubahan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi.
- Permen ESDM Nomor 50/2017 yang mengharuskan semua proyek listrik EBT digarap dengan skema BOOT.

C. Implikasi UU Cipta Kerja terhadap Sektor Infrastruktur

1. Sektor Infrastruktur

Dari Undang-Undang Cipta Kerja, terdapat peraturan pelaksana yakni 45 PP dan 4 Perpres yang berkaitan dengan kerja-kerja PUPR. Dari beberapa aturan itu terdapat peraturan pelaksana yang terkait dengan tugas dan fungsi Kementerian PUPR yakni sebanyak enam PP dan satu Perpres.

Keenam PP itu yakni PP Nomor 12 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Perumahan dan Kawasan Permukiman. Selain itu ada PP Nomor 13 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Rumah Susun dan PP Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2020 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 Tentang Jasa Konstruksi.

Kemudian juga ada PP Nomor 15 Tahun 2021 Tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2017 Tentang Arsitek, PP Nomor 16 Tahun 2021 Tentang Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2002 Tentang Bangunan Gedung dan PP Nomor 17 Tahun 2021 Tentang Perubahan Keempat Atas PP Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol. Selanjutnya, ada satu Perpres terkait Kementerian PUPR yakni Perpres Nomor 9 Tahun 2021 Tentang Badan Percepatan Penyelenggaraan Perumahan.

2. Perizinan Usaha

Reformasi perizinan usaha yang tertuang dalam Omnibus Law juga berlaku untuk sektor infrastruktur. Secara umum, UU Cipta Kerja mengganti persyaratan untuk mendapatkan beberapa izin khusus dengan satu izin usaha yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat. Di bawah Omnibus Law:

- untuk sektor perkeretaapian, izin usaha tunggal menggantikan persyaratan sebelumnya untuk memperoleh izin usaha perkeretaapian, pembangunan perkeretaapian dan pengoperasian perkeretaapian secara terpisah.
- untuk sektor penerbangan, izin usaha tunggal menggantikan persyaratan sebelumnya untuk mendapatkan konstruksi bandara, pengoperasian bandara dan izin khusus lainnya yang terkait dengan bandara secara terpisah.

- untuk sektor air, penggunaan sumber daya air untuk tujuan bisnis akan dikenakan izin usaha tunggal, sedangkan penggunaan sumber daya air untuk kegiatan non-bisnis (yaitu untuk penggunaan sehari-hari dan pertanian masyarakat) akan memerlukan bentuk persetujuan yang berbeda.

Khususnya, Omnibus Law tetap mengizinkan izin dan persetujuan usaha untuk sektor perairan dan sektor perkeretaapian dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat maupun pemerintah daerah tetapi hanya sesuai dengan kewenangan pemerintah daerah terkait berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria (NSPK) yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat. Ruang lingkup yang tepat dari kewenangan daerah ini belum jelas; namun demikian, peraturan pelaksanaan yang relevan diharapkan akan memberikan kejelasan lebih lanjut tentang kewenangan perizinan pemerintah daerah.

3. Pembinaan dan Pengembangan Usaha Mikro dan Kecil

Dalam upaya memberdayakan usaha mikro dan kecil sebagai bagian dari proyek infrastruktur, Omnibus Law mensyaratkan pemilik dan operator infrastruktur publik untuk memastikan bahwa setidaknya 30 persen dari total area komersial dan/atau promosi di semua infrastruktur publik dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur, pembinaan dan pengembangan usaha mikro dan kecil.

Sebelumnya, persyaratan prioritas usaha mikro dan kecil sebesar 30 persen hanya berlaku untuk jalan tol yang sedang dibangun (minimal 20 persen berlaku untuk jalan tol yang sudah beroperasi). Alokasi minimum 30 persen yang baru ini berlaku untuk infrastruktur publik di dalam terminal, bandara, pelabuhan, stasiun kereta api, peristirahatan jalan tol dan kawasan layanan^[6] dan infrastruktur publik lainnya yang dapat ditentukan oleh Pemerintah Pusat atau pemerintah daerah terkait.

4. Transportasi Maritim Domestik

Sebagai bagian dari konsolidasi umum kewenangan dalam Pemerintah Pusat, Omnibus Law menyatakan bahwa rute tetap yang ditunjuk untuk angkutan laut dalam negeri sekarang akan ditentukan sendiri oleh Pemerintah Pusat (dan tidak lagi memerlukan keterlibatan pemerintah daerah atau asosiasi pemerintah pusat). perusahaan angkutan laut nasional).

5. Potensi Liberalisasi Kepemilikan Bandar Udara

Sebagaimana dibahas dalam catatan kami tentang dampak Omnibus Law terhadap investasi asing (tersedia di sini), Omnibus Law mensyaratkan diterbitkannya Peraturan Presiden baru (untuk dikenal sebagai Daftar Prioritas Investasi) yang mengatur, antara lain, sektor yang terbuka untuk investasi, tunduk pada kondisi tertentu. Karena secara hukum Perpres tidak boleh bertentangan dengan undang-undang yang disahkan oleh DPR RI (seperti Omnibus Law), Omnibus Law menghapus batasan kepemilikan asing tertentu yang diatur dalam undang-undang yang sebelumnya disahkan oleh parlemen, sehingga memungkinkan sektor bisnis untuk selanjutnya akan diatur dengan Daftar Prioritas Penanaman Modal sebagai Peraturan Presiden.

Salah satu contohnya adalah Undang-Undang Penerbangan yang telah diamandemen dengan Omnibus Law untuk menghapus persyaratan kepemilikan mayoritas lokal dalam bisnis jasa bandara. Reformasi ini membuka kemungkinan bagi Pemerintah Indonesia untuk meningkatkan kepemilikan asing secara maksimal pada perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang usaha jasa kebandarudaraan di Indonesia dan berpotensi menarik lebih banyak investor asing untuk proyek-proyek kebandarudaraan di Indonesia.

D. Reformasi Industri Konstruksi

Dalam UU Cipta Kerja, terdapat 33 Pasal pada UU No 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi diubah dalam UU No 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja, yang antara lain mencakup pengaturan: Kewenangan Pemerintah Pusat, Provinsi dan Kota/Kabupaten; Perizinan Berusaha; Kualifikasi Usaha; Usaha Penyediaan Bangunan (penghapusan); dan Penyelenggaraan Usaha Jasa Konstruksi.¹⁰⁵

Sedangkan 10 Pasal pada UU No. 2 Tahun 2017 diamanatkan untuk diatur dalam Peraturan Pemerintah yaitu yang terkait dengan kualifikasi usaha; perizinan berusaha; sertifikasi dan registrasi badan usaha; usaha jasa konstruksi asing; penyelenggaraan jasa konstruksi; standar K4; perizinan LPPK; registrasi pengalaman profesional; penyelenggaraan sebagian kewenangan Pemerintah Pusat yang mengikutsertakan masyarakat jasa konstruksi; serta pembentukan Lembaga.

¹⁰⁵ <https://binakonstruksi.pu.go.id/informasi-terkini/penting-memahami-uu-cipta-kerja-untuk-perkuatan-sektor-jasa-konstruksi/>

Selain itu beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah perubahan istilah dari izin usaha menjadi perizinan berusaha, sehingga dimungkinkan cakupannya lebih luas. Kemudian terdapat juga penghapusan substansi usaha penyediaan bangunan karena masuk ranah investasi bukan jasa konstruksi, serta sinkronisasi pengaturan tenaga kerja konstruksi asing dengan pengaturan di bidang ketenagakerjaan.

1. Perizinan Industri Konstruksi

Sejalan dengan tujuan keseluruhannya, Omnibus Law juga bertujuan untuk menyederhanakan persyaratan perizinan usaha untuk industri konstruksi. Semua perusahaan konstruksi di Indonesia (baik didirikan sebagai perusahaan Indonesia atau kantor perwakilan) sekarang diwajibkan untuk mendapatkan satu izin usaha dari Pemerintah Pusat yang berfungsi sebagai pengganti, antara lain, izin usaha jasa konstruksi (IUJK) dan konstruksi yang terpisah. izin kantor perwakilan (CRO). Omnibus Law juga menghilangkan kewajiban bagi perusahaan konstruksi untuk mendaftarkan pengalaman mereka atau mendapatkan sertifikat pendaftaran pengalaman, meskipun Pemerintah Pusat dapat memperkenalkan kembali persyaratan ini dalam peraturan pelaksanaan di masa mendatang.

Khususnya, Omnibus Law mengalihkan kewenangan perizinan dari MOPW langsung ke Pemerintah Pusat sendiri. Meskipun signifikansi dari perubahan ini belum jelas, peraturan pelaksana diharapkan dapat memperjelas bahwa perizinan untuk industri konstruksi akan terintegrasi dengan sistem OSS Pemerintah Pusat.

Sayangnya, rumor reformasi signifikan untuk menyederhanakan persyaratan untuk mendapatkan Izin Mendirikan Bangunan (IMB) belum masuk ke versi final dari Omnibus Law. Oleh karena itu, kami memperkirakan persyaratan IMB untuk sektor energi, sumber daya, dan infrastruktur sebagian besar akan tetap sama, mengingat reformasi IMB yang dimasukkan dalam Omnibus Law sebagian besar terbatas pada pembangunan apartemen dan perumahan.

2. Pengadaan Jasa Konstruksi

Omnibus Law pada intinya mencabut proses pengadaan (tender/seleksi/penunjukan) penunjukan perusahaan konstruksi untuk menangani proyek yang dibiayai dengan dana Negara. Akibatnya, prosedur pengadaan ini sekarang hanya berlaku untuk penunjukan perusahaan konstruksi yang terafiliasi dengan pemilik gedung untuk proyek layanan publik. Reformasi ini akan memberikan fleksibilitas yang lebih besar dalam penunjukan perusahaan konstruksi untuk proyek-proyek yang dibiayai dengan dana negara, dan mungkin mengarah pada penunjukan langsung perusahaan konstruksi milik negara.

Terlepas dari reformasi tersebut, Pemerintah Pusat tetap bertanggung jawab atas sistem pengadaan untuk perusahaan konstruksi Indonesia, yang berarti bahwa prosedur pengadaan yang lebih rinci dapat diatur dalam peraturan pelaksana di masa mendatang.

3. Pekerja Konstruksi Asing

Omnibus Law menghapus semua persyaratan (dan sanksi terkait) sehubungan dengan penggunaan tenaga kerja konstruksi asing. Oleh karena itu, mempekerjakan tenaga kerja konstruksi asing di Indonesia tidak lagi tunduk pada batasan atau persyaratan tambahan, sehingga tenaga kerja tersebut dapat dipekerjakan dengan cara yang sama seperti tenaga kerja asing lainnya di Indonesia. Namun, sanksi baru akan berlaku bagi ahli konstruksi (lokal atau asing) yang gagal memenuhi standar kinerja yang ditentukan.



**TRANSPARENCY
INTERNATIONAL**

 **Indonesia**

the global coalition against corruption