

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi suatu negara tentunya tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur di segala bidang, misalnya bidang transportasi, komunikasi, energi listrik, dan air bersih, sehingga pembangunan infrastruktur tentunya akan menjadi aspek yang sangat penting dalam dalam mempercepat pembangunan nasional. Berbagai macam kendala dalam penyediaanya, khususnya dalam hal pembiayaan, nantinya dapat mengakibatkan terhambatnya penyediaan infrastruktur yang pada akhirnya juga akan berdampak pada rendahnya angka pertumbuhan ekonomi dan tingginya angka kemiskinan.

Pertumbuhan ekonomi ini tentunya tidak bisa dilepaskan dari faktor pendorong utama (*main driving factor*), yakni konsumsi dan investasi (pembangunan infrastruktur). Indonesia sebagai negara berkembang, tentunya membutuhkan dana yang tidak sedikit untuk memenuhi kebutuhan tadi, sehingga konsumsi dan investasi baik itu yang dilakukan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah dan Swasta menjadi andalan dalam mencapai target pertumbuhan ekonomi. Oleh sebab itu, pemerintah berupaya untuk terus mendorong laju investasi di berbagai sektor agar dapat tumbuh lebih tinggi dan tinggi lagi melalui beberapa program kerjanya. Perbagai program kerja tersebut antara lain MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) dan program-program infrastruktur lainnya dalam Pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Selain itu, Pemerintah juga

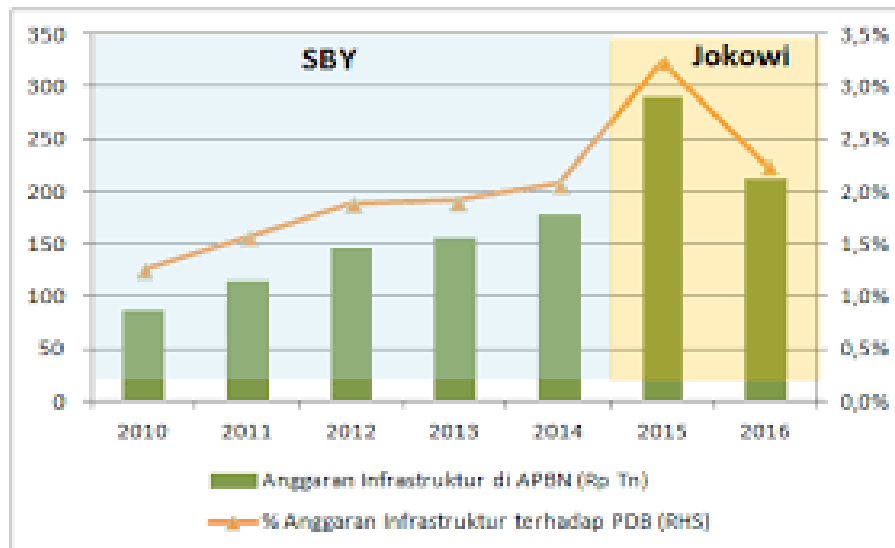
memasukkan infrastruktur sebagai salah satu dari sebelas Prioritas Nasional Tahun 2010 - 2014 dan terus berupaya untuk menambah anggaran belanja modal untuk pembangunan infrastruktur sehingga mampu mendorong pertumbuhan investasi.

Demikian halnya dalam Pemerintahan Presiden Jokowi ini, dalam beberapa kesempatan Presiden Jokowi menegaskan Indonesia harus mempercepat pembangunan infrastruktur untuk mengejar ketertinggalan dari negara-negara tetangga, seperti Malaysia dan Singapura. Menurut Presiden sebagaimana dilansir dalam peresmian di Bandar Udara Juwata, Kalimantan Utara,

“Sebagaimana diketahui, belum memadainya infrastruktur di Indonesia akan berdampak pada tingginya biaya logistik dan transportasi. Inefisiensi tersebut, lanjutnya, telah mengurangi daya saing produk-produk dalam negeri, sehingga tidak menguntungkan untuk berkompetisi”. (kemenkeu.go.id, 2016)

Mencermati apa yang disampaikan presiden tersebut telah sesuai dengan apa yang telah tercantum di dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), maka sebenarnya agenda pembangunan infrastruktur ini sudah dicanangkan dan merupakan prioritas nasional. Memasuki periode menengah ke-3 (2015-2019) dari RPJPN, Indonesia bergerak untuk memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berlandaskan keunggulan sumber daya alam dan sumber daya manusia berkualitas serta kemampuan IPTEK yang terus meningkat. percepatan pembangunan infrastruktur merupakan prioritas dan masuk kedalam agenda pembangunan nasional yang dijabarkan dari NAWA CITA Presiden RI. Oleh karena itu, anggaran pemerintah dalam bidang infrastruktur ditingkatkan, dan upaya kerjasama dalam pembangunan infrastruktur ditingkatkan.

Presiden menegaskan akan terus memantau pembangunan proyek-proyek infrastruktur yang telah menjadi agenda prioritas pemerintah. Presiden Jokowi juga menambahkan bahwa selain untuk meningkatkan daya saing, pembangunan infrastruktur seperti bandar udara, jalan tol, pelabuhan, jalur kereta api, dan tol laut juga dimaksudkan untuk meningkatkan konektivitas daerah-daerah di seluruh Indonesia yang pada akhirnya akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Berikut ini adalah grafik pembangunan infrastruktur di Indonesia dari masa pemerintahan Presiden SBY dan Presiden Jokowi

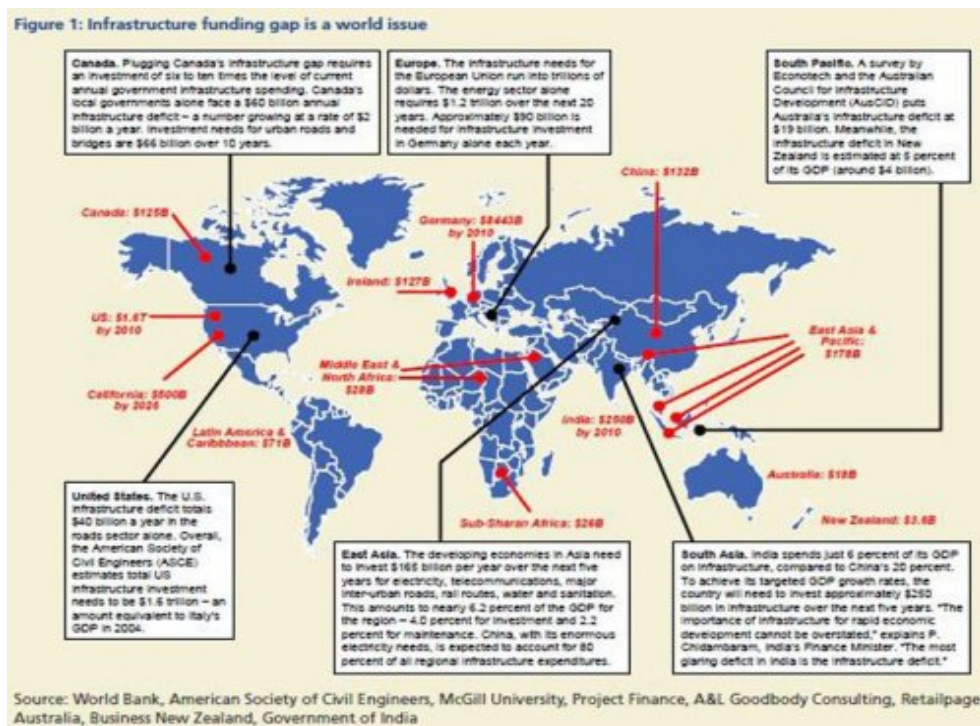


Sumber: Kemenkeu, BI, diolah oleh Bareksa

Gambar 1.1 Pembangunan Infrastruktur pada masa Pemerintahan SBY dan Jokowi

Meskipun anggaran infrastruktur naik setiap tahunnya, namun masih jauh dari ideal. Sebagai catatan, menurut Bank Dunia, rasio ideal anggaran infrastruktur seharusnya minimal 5% terhadap PDB (produk domestik bruto). Dengan melihat grafik diatas, anggaran yang ada sebesar Rp 313,5 triliun di tahun 2016, maka rasio terhadap PDB-nya hanya sekitar 2,19%, ternyata masih jauh memang dari kata ideal.

Salah satu tantangan besar yang dihadapi dalam upaya penyediaan infrastruktur adalah adanya kesenjangan pendanaan (*financing gap*) antara kebutuhan investasi infrastruktur dengan kemampuan keuangan negara yang relatif terbatas untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Terbatasnya dana yang dimiliki menyebabkan pemerintah tidak mampu membiayai pembangunan seluruh infrastruktur yang dibutuhkan oleh masyarakat. Permasalahan *financing gap* ini tidak hanya terjadi di Indonesia saja sebagai negara berkembang, akan tetapi juga sudah menjadi permasalahan umum hampir di seluruh negara dunia bahkan di negara-negara maju.



Sumber : World Bank, American Society of Civil engineers, McGill University, Project Finance, A&L Good Body Consulting, RailPage Australia, Bussiness New Zealand, Government of India

Gambar 1.2 *World Infrastructure Funding Gap*

The World Economic Forum's (2013) menganalisis bahwa dalam 20 Tahun kedepan, dunia akan menghadapi defisit pembiayaan infrastruktur lebih

dari US\$ 2 milyar per tahun nya. Kanada sendiri mengalami *deficit infrastructure funding gap* sebesar US\$ 40 juta per tahunnya. Kemudian Uni Eropa membutuhkan total US\$ 1,2 milyar untuk kebutuhan di sektor energi nya saja. Amerika Serikat sendiri tercatat mengalami defisit pembiayaan infrastrukturnya sebesar US\$ 40 juta. Sedangkan di kawasan asia timur rata-rata mengalami defisit pembiayaan infrastruktur sebesar US\$ 165 pertahunnya, kemudian disusul India yang kekurangan dana segar sekitar US\$ 250 milyar untuk memenuhi kebutuhan pembiayaan infrastrukturnya. Seperti yang tertera dalam RPJMN 2015-2019, Indonesia sendiri membutuhkan total Rp 5,519.4 Triliun untuk ke 12 sektor infrastruktur selama periode tersebut.

Tabel 1.1
Estimasi Kebutuhan Pendanaan Infrastruktur dalam RPJMN 2015-2019

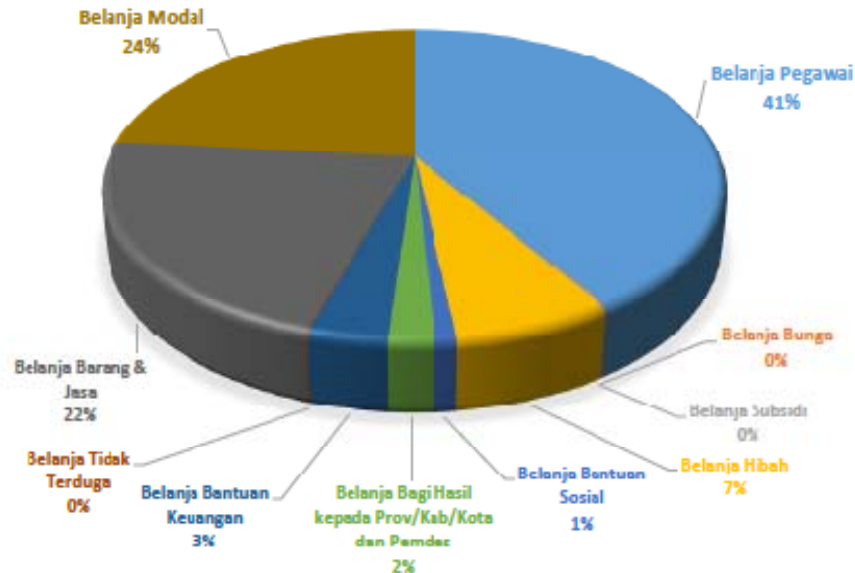
(dalam Rp Triliun)

Sektor	APBN	APBD	BUMN / Swasta	GAP	Total
Jalan	340.0	200.0	65.0	200.0	805.0
Kereta Api	150.0	-	11.0	122.0	283.0
Perhubungan Laut	498.0	-	238.2	163.8	900.0
Perhubungan Udara	85.0	5.0	50.0	25.0	165.0
Darat (termasuk ASDP)	50.0	-	10.0	-	60.0
Transportasi Perkotaan	90.0	15.0	5.0	5.0	115.0
Ketenagalistrikan	100.0	-	445.0	435.0	980.0
Energi Migas	3.6	-	151.5	351.0	506.6
Telekomunikasi dan Informatika	12.5	15.3	27.0	223.0	277.8
Sumber Daya Air	275.5	68.0	7.0	50.0	400.5
Air Minum dan Limbah	227.5	198.0	44.0	30.0	499.0
Perumahan	384.0	44.0	12.5	87.0	527.5
TOTAL INFRASTRUKTUR	2,215.6	545.3	1,066.2	1,692.3	5,519.4
Persentase (%)	40,1 %	9.9%	19.3%	30.7%	100%

Sumber : Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas - Prioritas Pembangunan Infrastruktur (2016)

Estimasi kebutuhan investasi infrastruktur pada tahun 2015-2019 menunjukkan bahwa dari total biaya yang dibutuhkan untuk pembangunan infrastruktur hanya sekitar 40,1% saja yang mampu untuk dibiayai oleh pemerintah melalui APBN. Sisa kekurangan pendanaan sebesar 59,9% direncanakan akan diperoleh dari sumber lain di luar APBN.

Data dari BAPPENAS tersebut juga menunjukkan bahwa pemerintah membutuhkan total anggaran sekitar Rp. 5,519.4 triliun atau sekitar Rp 1.102 triliun per tahun yang diperkirakan akan dapat dipenuhi dari tiga sumber, yaitu melalui APBN, APBD, dan Swasta/BUMN. Pemerintah memperkirakan bahwa kemampuan pendanaan infrastruktur yang akan diperoleh dari APBN (termasuk DAK) adalah Rp. 2,215.6 triliun, kemudian dari APBD sekitar Rp. 545.3 triliun, dan Swasta/BUMN sebesar Rp. 1,066.2 triliun selama 5 tahun kedepan. Berdasarkan perhitungan tersebut, Pemerintah memperkirakan bahwa, masih tersisa celah/*gap* sebesar Rp. 1,692.3 triliun atau sekitar 338,46 triliun setiap tahunnya yang harus dipenuhi untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur publik demi menjaga angka pertumbuhan ekonomi nasional agar tetap berada di kisaran 5,3% - 5,8% setiap tahunnya. Sedangkan pada Nota Keuangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Perubahan (APBN-P) 2015 disebutkan, anggaran belanja infrastruktur hanya Rp 290 triliun. Artinya, Indonesia masih membutuhkan dana sekitar Rp 812 triliun untuk memenuhi target pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) di tahun 2016 ini.



Sumber : Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan (DJPk) – Kementerian Keuangan (data diolah)

Gambar 1.3 Komposisi Realisasi Belanja APBD Agregat Nasional 2014

Sampai dengan Tahun 2015, sebagian besar realisasi belanja APBD masih didominasi oleh belanja pegawai. Porsi belanja pegawai daerah terhadap total belanja daerah masih dalam kisaran angka 41%, sementara belanja modal hanya berada pada kisaran angka 24%. Meskipun porsi tersebut ada kenaikan dari tahun yang lalu, akan tetapi porsi kenaikan setiap tahunnya sangatlah sedikit. Dalam jangka panjang, hal ini tentunya akan berdampak kurang baik terhadap penyediaan pelayanan publik terutama penyediaan infrastruktur di daerah.

Selain data dari DJPK dan Bappenas tersebut, berdasarkan penelitian dari *Decentralization Support Facility* (DSF - 2012) juga memperkirakan untuk kurun waktu 2011-2015, Pemda diperkirakan memerlukan sekitar Rp1.000 triliun untuk penyediaan infrastruktur publik. Pembiayaan dari APBD diperkirakan dapat mencapai hingga Rp670 triliun, sehingga kebutuhan pinjaman diperkirakan mencapai Rp430 triliun atau Rp60 triliun – Rp70 triliun per tahun. Berdasarkan

hasil analisa, kapasitas Pemda untuk membayar kembali atas utang jangka panjang diperkirakan hanya sebesar Rp. 188 triliun atau 44% dari kebutuhan pinjaman.

Dari gambaran data-data tersebut di atas, maka peran Pemerintah, baik Pusat maupun Daerah untuk mengisi celah kebutuhan infrastruktur tersebut menjadi sangatlah penting. Selain menjadi penyedia utama infrastruktur tersebut, Pemerintah Daerah juga diharapkan dapat menjadi mesin penggerak perekonomian daerah. Upaya Pemerintah Pusat untuk mendorong investasi dengan menambah belanja modal tentunya perlu dilakukan juga oleh Pemerintah Daerah sehingga diharapkan terjadi sinergi yang positif. Pemerintah juga harus menyadari bahwa dalam upaya pembangunan dan pemenuhan kebutuhan infrastruktur diperlukan adanya kemitraan atau kerjasama yang sinergis antara berbagai pelaku pembangunan.

Kebutuhan akan penyediaan infrastruktur tentunya membutuhkan pendanaan yang sangat besar dan seringkali tidak dapat dipenuhi dari PAD dan dana perimbangan, sehingga dibutuhkan alternatif sumber pembiayaan. Alternatif pembiayaan tersebut diharapkan akan membantu Pemerintah Daerah dalam mewujudkan kemandirian fiskal, sehingga Daerah tidak selalu tergantung kepada dana transfer dari Pemerintah Pusat. Salah satu alternatif sumber pembiayaan yang dapat digunakan untuk membiayai pembangunan infrastruktur adalah melalui pinjaman daerah. Dan untuk mendukung hal tersebut pemerintah telah menerbitkan UU No.33/2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2011 tentang Pinjaman Daerah, pemerintah daerah dimungkinkan mencari alternatif pembiayaan melalui Pinjaman Daerah.

Alternatif pembiayaan melalui Pinjaman Daerah ini memungkinkan Pemerintah Daerah untuk dapat mengakses pendanaan dari berbagai sumber-

sumber pembiayaan yang ada, baik itu yang berasal dari dalam negeri maupun luar negeri, yang sekarang menjadi penting peranannya untuk mengatasi keterbatasan finansial. Oleh karenanya, dituntut adanya kreatifitas dan strategi yang tepat bagi pemerintah daerah dalam hal pembiayaan proyek ini karena akan menentukan keberhasilan pembangunan infrastruktur.

Terdapat beberapa sumber pinjaman daerah baik itu yang berasal dari pemerintah, lembaga perbankan/non perbankan, pemerintah daerah lain, maupun masyarakat melalui penerbitan obligasi daerah. Untuk itu, marilah kita melihat potensi keuangan domestik di Indonesia itu sendiri yang ternyata cukuplah besar jika pemerintah cukup pandai untuk mau memanfaatkannya dalam hal pembangunan infrastruktur.

Tabel 1.2
Ringkasan Statistik Pasar Modal Indonesia

(dalam Triliun Rupiah)

	2010	2011	2012	2013	2014
Saham					
Indeks Harga Saham	3,703.51	3,821.99	4,316.69	4,274.18	4,816.58
Perusahaan tercatat	420	440	462	483	492*)
Emiten baru	24	25	24	30	5
Perusahaan Delisted	1	5	4	7	-
Kapitalisasi Pasar (Rp.Trilyun)	3,247.10	3,537.29	4,126.99	4,219.02	4,774.34
Kapitalisasi pasar (Milyar US\$)	361.67	390.09	426.78	343.85	415.16
Volume transaksi (Milyar Saham)	1,330.87	1,203.55	1,053.76	1,342.66	336.28
Nilai Perdagangan (Rp.Trilyun)	1.176.24	1,223.44	1,116.11	1,522.12	421.00
Frekuensi Transaksi (ribu kali)	25,919.00	28,023.00	29,941.00	37,499.46	14,878.73

Sumber : Otoritas Jasa Keuangan

Terdapat sekitar 4,816.58 triliun rupiah (per 2014) dana tersedia di pasar domestik Indonesia. Dana-dana tersebut berupa pasar modal (*equity market*),

pasar obligasi (*markets bonds*), reksa dana (mutual fund) dana pensiun (*pension funds*) dan industri asuransi jiwa (*life insurance industry*). Hal inipun belum terhitung dengan simpanan masyarakat Indonesia di bank-bank umum dan BPR yang jumlahnya mencapai 2.304,875 triliun rupiah (per desember 2014) (Data berdasarkan Bank Indonesia 2015). Sebuah angka yang cukup besar jikalau kita mau melirik pemanfaatannya untuk pembiayaan pembangunan infrastruktur.

Alternatif pembiayaan melalui Pinjaman Daerah, dalam hal ini penerbitan Obligasi Daerah, Kementerian Keuangan juga telah menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 111/PMK.07/2012 tentang Tata Cara Penerbitan dan Pertanggungjawaban Obligasi Daerah. Dengan adanya peraturan perundang-undangan tersebut, Pemerintah Daerah diharapkan dapat segera memanfaatkan peluang pembiayaan infrastruktur melalui penerbitan Obligasi Daerah. Menurut Purwoko (2005), Obligasi Daerah ini memiliki beberapa kelebihan, diantaranya : mampu menyediakan dana dalam jumlah besar, memiliki resiko yang rendah dalam hal perubahan kurs, dan memiliki resiko yang rendah atas perubahan kebijakan pemerintah. Disisi lainnya, pemanfaatan Obligasi Daerah ini akan mendorong Akuntabilitas Pemerintah, hal ini dikarenakan dalam peraturan tersebut disebutkan bahwa salah satu persyaratan penerbitan Obligasi daerah adalah Laporan Hasil Pemeriksaan dari Badan Pemeriksa Keuangan mendapatkan opini wajar tanpa pengecualian (WTP).

Pada penelitian ini, penulis akan mengambil studi kasus pembangunan Bandara Internasional Jawa Barat. Hal ini dikarenakan semenjak Peraturan Pemerintah mengenai penerbitan Obligasi daerah ini yang diterbitkan pada tahun 2005 sebagaimana dirubah menjadi PP 30 Tahun 2011, sampai saat ini belum terdapat satupun pemerintah daerah yang memanfaatkan alternatif pembiayaan ini sebagai salah satu sumber pembiayaan. Dari total 524 Pemerintah Daerah yang ada saat ini adalah Pemerintah Provinsi Jawa Barat yang sudah

mengumumkan penggunaan penerbitan Obligasi Daerah sebagai alternatif pembiayaan infrastrukturnya dan sekarang sudah dalam proses administrasi

Penerbitan Obligasi Daerah yang dimaksud adalah digunakan untuk membiayai pembangunan Bandara. Hal ini selaras dengan program Pemerintah Pusat dalam hal pembangunan infrastruktur dengan tujuan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan ekonomi yang berkesinambungan.

“Pengembangan bandara internasional baru yaitu Bandara Internasional Jawa Barat di Kecamatan Kertajati Kabupaten Majalengka ini direncanakan sebagai pengganti salah satu bandara lama, yakni Bandara Husein Sastranegara yang dinilai kurang memenuhi kapasitas dan kebutuhan masyarakat Provinsi Jawa Barat pada saat ini.” (Dishub Jabar, 2015).

Disamping kurang memenuhi kapasitas dan kebutuhan masyarakat Provinsi Jawa Barat pada saat ini, Bandara Husein Sastranegara ini sampai saat ini masih berstatus “*Enclave Civil Airport*” (yang kurang lebih berarti bandar udara sipil yang berada dalam kawasan militer). Dalam prakteknya dan yang sampai saat ini masih terjadi di Indonesia, penggunaan pangkalan udara militer sebagai bandar udara untuk penerbangan sipil sebenarnya tidak mengalami banyak kendala. Pengaturan lalu lintas udara sipil tetap dilakukan oleh petugas Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI – *Indonesian Air Navigation*), sementara pengaturan parkir pesawat dan pergerakan di apron dilaksanakan oleh Unit *Air Movement Control* yang merupakan bagian dari pengelola bandar udara. Namun hal tersebut menjadi berbeda apabila pada saat yang sama terdapat operasi penerbangan militer, misalnya penerbangan kepresidenan baik nasional maupun tamu negara atau penerbangan militer lainnya, penerbangan sipil wajib mengalah untuk kepentingan pertahanan dan keamanan negara.

Pelaksanaan operasi penerbangan militer dalam pangkalan udara yang didalamnya terdapat operasi penerbangan sipil, tentu saja apabila kita bicara

secara terbuka, merupakan hal yang sangat mengganggu penerbangan sipil dan kepentingan masyarakat sipil itu sendiri. Dapat dibayangkan kerugian yang diderita oleh penumpang yang penerbangannya harus ditunda karena adanya operasi penerbangan militer di bandar udara termasuk seluruh operasi penerbangan sipil yang juga harus ditunda. Kerugian tersebut dapat meliputi kerugian waktu dan biaya, baik bagi operator penerbangan, operator bandar udara maupun perusahaan pihak ketiga yang terkait dengan operasi penerbangan sipil di bandar udara. Hal tersebut belum ditambah dengan adanya campur tangan militer terhadap pengelolaan bandar udara itu sendiri. Semua itu memberikan dampak dalam kinerja bandara udara tersebut entah itu dari segi sistem kerja atau cara dalam memajukan bandar udara tersebut. Banyaknya persoalan yang melilit operasi bandar udara sipil yang “*enclave*” pada pangkalan udara militer, sudah selayaknya menjadi prioritas perhatian Pemerintah.

Bandara Internasional Kertajati Jawa Barat ini sendiri rencananya akan dikembangkan dalam 2 tahap, yaitu dimana pada tahap 1 terdiri dari pengembangan 68.000 m² terminal penumpang (kapasitas direncanakan mencapai 11 juta penumpang), 18.000 m² terminal kargo dan 1 landasan pesawat dengan panjang ± 4 km. Total anggaran diperkirakan mencapai sekitar US\$ 460 juta yang direncanakan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat akan sebagian akan dibiayai dengan mengeluarkan Obligasi Daerah dan akan ditawarkan kepada masyarakat melalui pasar modal.

Adapun salah satu tujuan dipilihnya kecamatan Kertajati di Kabupaten majalengka adalah sebagai lokasi pembangunan BIJB adalah untuk mendorong pengembangan wilayah Ciayumajakuning (Cirebon-Indramayu-Majalengka-Kuningan). Pengembangan wilayah ini juga sesuai dengan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Provinsi Jawa Barat No.13 Tahun 2010 tentang Pembangunan dan Pengembangan Bandar Udara Internasional Jawa Barat.

Seperti disebutkan diawal, Pemerintah Provinsi Jawa Barat merupakan pemerintah daerah pertama yang menggunakan alternatif pembiayaan Obligasi Daerah ini untuk membiayai pembangunan BIJB tersebut diatas, sehingga hal ini tentulah menjadi suatu fenomena yang menarik dan mengundang ketertarikan peneliti untuk menelitinya. Namun penelitian tentang Obligasi Daerah itu sendiri di Indonesia memang belumlah terlalu banyak mengingat memang belum ada satupun pemerintah daerah yang melakukan penerbitan obligasi. Terdapat beberapa penelitian sebelumnya tentang obligasi daerah, diantaranya : (1) Elmi, (2005) dengan judul “ Analisa Obligasi Daerah untuk Membiayai Pembangunan Daerah” (*Municipal Bond*) dengan Pemerintah Provinsi Jawa Barat sebagai studi kasusnya. Penelitian ini bermaksud untuk memberikan input kepada Pemerintah Provinsi Jawa Barat bahwa alternatif penerbitan obligasi daerah ini layak dimanfaatkan dan sekaligus memotret kapasitas fiskal pemprop jabar bahwa mereka mampu melakukan penerbitan obligasi daerah. Selain itu dalam penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan peluang kepada pemda untuk mulai mandiri sehingga nantinya tidak hanya bergantung dari dana pemerintah pusat saja untuk membiayai pembangunannya. (2). Budi (2009) dengan judul “*Analisis Perencanaan Obligasi Daerah Sebagai Sumber Pembiayaan Investasi Daerah*”. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengukur kemampuan keuangan daerah dalam menerbitkan obligasi daerah. Penentuan bagi daerah untuk dapat melakukan pinjaman menggunakan rumus *Debt Service Coverage Ratio (DSCR)* dan untuk penentuan strategi yang ditempuh agar kota malang layak/dapat menerbitkan obligasi daerah adalah dengan menggunakan analisis internal dan eksternal dan analisis *SWOT (Strenght, Weaknesses, Opportunity, Thread)*. (3) Purwoko (2005), dengan judul “*Peluang Penerbitan Obligasi Daerah sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Daerah*”. Penelitian yang dilakukan purwoko di tahun 2005 ini juga bertujuan untuk menganalisis kelayakan penerbitan

obligasi daerah sebagai sumber pembiayaan infrastruktur daerah serta strategi-strategi yang dapat ditempuh oleh pemda dalam rangka penerbitannya. Penggunaan analisis *SWOT* juga digunakan untuk mengkaji peluang, ancaman, kelebihan dan kekurangan obligasi daerah sebagai alternatif pembiayaan.

Dari ketiga penelitian terdahulu diatas dan beberapa penelitian lainnya, kebanyakan meneliti seputar manfaat dan kelebihan pembiayaan obligasi daerah dan mengukur kemampuan keuangan daerah dalam menerbitkan obligasi daerah berikut strategi yang dapat ditempuh oleh Pemda. Pada kesempatan ini penulis ingin membahas bahasan yang lain yaitu proses pelebagaan Obligasi Daerah itu sendiri di Pemda, disamping pengukuran kemampuan keuangan daerah dalam menerbitkan obligasi, dalam bingkai *perspective* teori institusional. Berawal dari sebuah gagasan, berproses dan sampai diimplementasikannya obligasi daerah. Penulis juga ingin mengetahui proses persiapan penerbitan obligasi daerah ini di Provinsi Jawa Barat dan akan penulis analisis dengan menggunakan spiral analisis, sehingga dapat menjadi gambaran oleh pemerintah daerah lainnya yang akan menggunakan obligasi daerah ini. Gambaran ini juga dapat menjadi dasar identifikasi sumber-sumber tekanan (*ishomorpism*) dalam proses pelebagaan.

Teori institusional penulis pandang dapat mewakili keingintahuan penulis yang ingin mengetahui proses pelebagaan di daerah. Penulis ingin memperoleh pemahaman yang terstruktur dan komprehensif mengenai proses pelebagaan (institusionalisasi) Obligasi Daerah di Provinsi Jawa Barat ini. Berawal dari sebuah gagasan/ide kemudian sampai dengan implementasinya, dan di dalam implementasi tersebut dan tekanan-tekanan apa saja yang mempengaruhinya. Dengan mengetahui proses pelebagaan Obligasi Daerah dan menjadikannya alternatif pembiayaan, diharapkan akan mendorong terciptanya tata kelola pemerintahan daerah yang baik (*good governance*). Hal

ini dikarenakan bahwa proses penerbitan obligasi daerah yang harus melalui persetujuan DPRD, tentunya menuntut konsekuensi adanya transparansi dan akuntabilitas pemerintahan. Efek positifnya kemudian mendorong pembenahan sistem keuangan yang lebih tertib dan teratur di dalam pemerintah daerah (pemda) sebab tata aturan seputar penerbitan Obligasi Daerah harus melalui tahapan, tata cara yang sistematis dan berdasarkan kriteria yang berlaku di pasar modal, serta menuntut peningkatan profesionalisme aparat pemda yang diharapkan dapat mengurangi potensi korupsi.

Institusionalisasi obligasi daerah ini dapat menjadi alternatif yang tepat bagi pemerintah daerah untuk pengambilan kebijakan publik dalam hal pembiayaan proyek-proyek infrastruktur sehingga nantinya diharapkan bahwa instrumen pembiayaan ini dapat mempercepat pembangunan infrastruktur di daerah. Disisi lainnya, dengan institusionalisasi penerbitan obligasi daerah ini diharapkan dapat meningkatkan profesionalisme, transparansi, dan akuntabilitas pemerintah daerah dalam pengelolaan keuangan sebagai modal awal untuk mengakses *capital market* di masa depan dan mendapatkan *credit rating* yang baik.

1.2 Rumusan Masalah

Dengan melihat latar belakang masalah diatas, didapatkan rumusan masalah yang diangkat dalam dalam penelitian ini adalah bagaimana Institusionalisasi Penerbitan Obligasi Daerah pada penyediaan pendanaan pembangunan infrastruktur di Pemerintah Provinsi Jawa Barat?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui institusionalisasi Penerbitan Obligasi Daerah pada

penyediaan pendanaan pembangunan infrastruktur di Pemerintah Provinsi Jawa Barat.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Kontribusi Teoretis

Hasil penelitian ini untuk memperkaya khasanah penelitian akuntansi sektor publik khususnya dalam hal pembiayaan pembangunan proyek-proyek infrastruktur yang didanai melalui penerbitan dan pengelolaan obligasi daerah di Indonesia.

2. Kontribusi Praktisi

Disamping Memberikan sumbangan ilmu pengetahuan khususnya mengenai pembiayaan pembangunan proyek-proyek infrastruktur melalui Obligasi Daerah, hasil penelitian ini memberikan kontribusi berupa acuan prosedur bagi pemerintah daerah lainnya yang akan menggunakan obligasi daerah sebagai alternatif pembiayaan pembangunan infrastrukturnya.

3. Kontribusi Kebijakan

Membantu Pemerintah Provinsi Jawa Barat dalam melihat keunggulan obligasi daerah dan pemerintah daerah lainnya agar hal ini dapat menjadi masukan dan pertimbangan untuk menggunakan alternatif pembiayaan dalam rangka mempercepat pembangunan infrastruktur dan sekaligus meningkatkan akuntabilitas pemerintah daerah.