



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS INVESTASI DANA ASURANSI SEBAGAI
ALTERNATIF PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR MELALUI
KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN SWASTA**

TESIS

**RISTU BINTORO
0906580104**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
DEPOK
JULI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS INVESTASI DANA ASURANSI SEBAGAI
ALTERNATIF PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR MELALUI
KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN SWASTA**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Teknik
(M.T) dalam Bidang Teknik Sipil Kekhususan Manajemen Infrastruktur**

**RISTU BINTORO
0906580104**

**FAKULTAS TEKNIK
PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
DEPOK
JULI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar

Nama : RISTU BINTORO

NPM : 0906580104

Tanda Tangan :



Tanggal : 9 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh :
Nama : RISTU BINTORO
NPM : 0906580104
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Tesis : **Analisa Investasi Dana Asuransi Sebagai Alternatif
Pembiayaan Infrastruktur Melalui Kerjasama
Pemerintah dengan Swasta**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Teknik pada Program Studi Teknik Sipil , Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Mohammed Ali Berawi M.Eng.Sc.,Ph.D. ()
Pembimbing II : Prof. Dr. Ir. Suyono Dikun, M.Sc. ()
Penguji : Prof. Dr. Ir. Yusuf Latief, MT ()
Penguji : Dr. Ir. Wahyu Utomo, MS ()
Penguji : Ir. Jachrizal Sumabrata, Ph.D ()

Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 20 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulillah saya panjatkan kepada Allah SWT, karena atas segala Berkah, Karunia dan Rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Shalawat serta Salam saya haturkan kepada Baginda Rasulullah SAW, Keluarga, para sahabat serta pengikutnya hingga akhir zaman. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat dalam menyelesaikan Program Magister Kekhususan Manajemen Infrastruktur, Program Studi Teknik Sipil, Universitas Indonesia. Saya menyadari bahwa tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada:

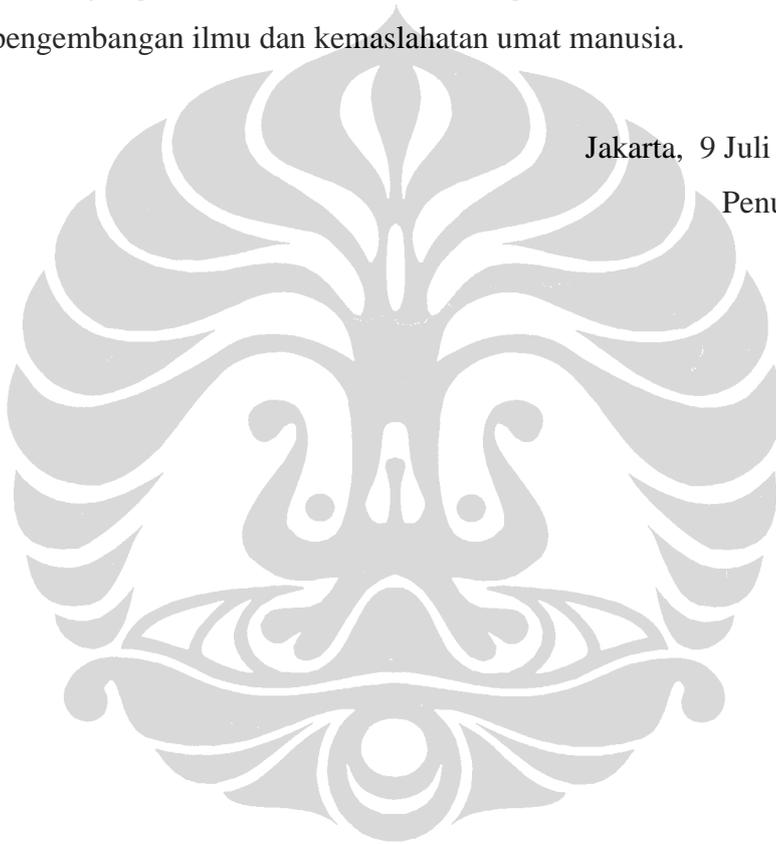
- (1) Mohammed Ali Berawi M.Eng.SC, Ph.D. selaku dosen pembimbing pertama yang selalu memberikan saran dan masukan serta tenaga dan pikiran untuk membantu menyelesaikan tesis ini
- (2) Prof. Ir. Suyono Dikun, M.Sc, Ph.D selaku dosen pembimbing kedua yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis ini.
- (3) DR.Ir. Bambang Susantono, selaku Ketua Kelompok Ilmu yang telah bersedia menyediakan waktu, tenaga dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan tesis.
- (4) Istriku Asih Pratiwi dan anakku Raski Almira Bintoro yang selalu mendukung dalam doa untuk menyelesaikan tesis ini.
- (5) Kedua Orangtuaku yang selalu mengingatkan agar Tesis ini segera diselesaikan.
- (6) Sriyadi, yang selalu membantu memberikan saran dan masukan agar Tesis ini lebih baik.
- (7) Djatmiko, yang selalu memberikan kritik agar Tesis ini lebih baik.
- (8) Dian Setiawaty, yang selalu membantu teman-teman MI UI, khususnya saya dalam menyelesaikan Tesis ini.

- (9) Markus Paty, yang selalu membantu saya dalam kondisi apapun.
- (10) Teman-teman MI UI 2009 Arif Oting, Irfan, Anton, Benyamin, Asep dan MI UI 2010 Hani, Rahmat, Satria yang selalu memberikan semangat dan dukungan.
- (11) Semua pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan dan tidak dapat untuk disebutkan satu per satu.

Akhir kata, saya berharap Allah SWT berkenan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu dan kemaslahatan umat manusia.

Jakarta, 9 Juli 2012

Penulis



HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai Civitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : RISTU BINTORO
NPM : 0906580104
Program Studi : Teknik Sipil
Kekhususan : Manajemen Infrastruktur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Tesis

demikian demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-FreeRight*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

ANALISIS INVESTASI DANA ASURANSI SEBAGAI ALTERNATIF PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR MELALUI KERJASAMA PEMERINTAH DENGAN SWASTA

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di: Jakarta

Pada tanggal: 9 Juli 2012

Yang Menyatakan



(RISTU BINTORO)

ABSTRAK

Nama : Ristu Bintoro
Program Studi : Manajemen Infrastruktur
Judul : Analisis Investasi Dana Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta

Saat ini masih Pemerintah mendanai proyek mereka dengan cara yang konvensional yaitu pembiayaan dengan APBN dan menggunakan pinjaman luar negeri atau hibah. Terdapat beberapa sumber pendanaan yang potensial dalam pembiayaan kegiatan KPS di masa mendatang selain dari perbankan. Alternatif pembiayaan lain adalah dari lembaga keuangan non-perbankan yaitu pasar modal, multifinance, asuransi, dan dana pensiun. Tantangan besar yang dihadapi dalam penggunaan pendanaan dari kelembagaan non-perbankan tersebut, antara lain adalah peraturan yang mengikat yang tidak memungkinkan adanya penggunaan dana lebih dari jumlah tertentu. Penelitian ini mengidentifikasi potensi dan kendala asuransi sebagai pembiayaan yang optimal. Penelitian ini berbasis kualitatif dengan menggunakan metode kuesioner dari populasi dan kuantitatif dengan membandingkan kebutuhan pembiayaan dengan kemampuan dana.

Kata Kunci:

Model Keuangan, Asuransi, Metode Least Square, Analisis AHP.

ABSTRACT

Name : Ristu Bintoro
Study Program: Civil Engineering
Title : Analysis of Insurance Fund Investment as an Alternative
Infrastructure Financing Through Public Private Partnerhip

In the current the Government to fund their projects in a way of conventional financing with the state budget and use of foreign loans or grants. There are several potential sources of funding in the financing of PPP in the future other than banking. Other sources as an financing alternatives is non-banking financial institutions, namely the capital market, multi-finance, insurance, and pension funds. A major challenge in the use of funding from non-banking institutions, among other binding regulations do not allow the use of funds over a certain amount .. This study identifies the potential and constraints of insurance as an optimal financing. This study uses a method based on a qualitative and quantitative questionnaire of the population by comparing the financing needs with the ability of the fund

Keywords:

Financial Model, Insurance, Method of Least Square, AHP Analysis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.1.1 Kapasitas dan Koordinasi Kelembagaan	6
1.1.2 Pembiayaan Infrastruktur	7
1.2 Perumusan Masalah	12
1.2.1 Deskripsi Masalah	12
1.2.2 Signifikansi Masalah	13
1.2.3 Rumusan Masalah	13
1.3 Tujuan Penelitian	14
1.4 Batasan Penelitian	14
1.5 Manfaat Penelitian	14
1.6 Model Operasional Penelitian	15
2. TINJAUAN PUSTAKA	16
2.1 Konteks Penelitian	16
2.2 Asuransi	17
2.2.1 Pengertian Asuransi	17
2.2.2 Manfaat Asuransi	18
2.2.3 Unsur Pokok Dalam Asuransi	19
2.2.4 Prinsip-prinsip Utama Asuransi	19
2.2.5 Aspek-aspek Hukum Asuransi	20
2.2.6 Asuransi dan Risiko	23
2.2.7 Industri Perasuransian	24
2.2.8 Solvabilitas Asuransi	25
2.3 Model Kerjasama Pemerintah dan Swasta	27
2.4 Siklus Kerjasama Pemerintah dan Swasta	29
2.4.1 Tahap Identifikasi dan Seleksi Proyek	29
2.4.2 Tahap Studi Kelayakan	31
2.4.3 Tahap Tender	32
2.4.4 Tahap Negosiasi	33
2.4.5 Tahap Manajemen Kontrak	34
2.5 Pembiayaan Proyek Infrastruktur dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta	36
2.5.1 Pengertian Pembiayaan, Proyek dan Infrastruktur	37

2.5.2 Pihak-pihak Utama dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta.....	39
2.5.3 Model Pembiayaan Infrastruktur	45
2.5.4 Sumber-sumber Pembiayaan Infrastruktur	47
2.5.5 Public Private Partnership (PPP)	48
2.5.6 Privatisasi.....	49
2.5.7 Corporate Social Responsibility (CSR).....	50
2.6 Dana Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur	51
2.6.1 Landasan Hukum Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur.....	51
2.6.2 Peran Asuransi dalam Pembangunan Infrastruktur	52
2.6.3 Peluang Pemanfaatan Dana Asuransi dalam Pembangunan Infrastruktur dengan Skema Kerjasama Pemerintah dengan Swasta ..	54
2.7 Penelitian atau Studi Kasus yang Relevan	57
2.7.1 Penelitian atau Studi Kasus Luar Negeri	57
2.7.2 Penelitian atau Studi Kasus Dalam Negeri.....	60
3. METODE PENELITIAN.....	62
3.1 Pendahuluan	62
3.2 Kerangka Pemikiran	64
3.3 Pemilihan Strategi Penelitian	65
3.4 Proses Penelitian	66
3.4.1 Identifikasi Variabel Penelitian	66
3.4.2 Validasi Variabel Penelitian	67
3.4.3 Instrumen Penelitian	68
3.4.4 Pengumpulan Data.....	69
3.5 Analisa Data	70
3.5.1 Analisis Analytical Hierachy Process (AHP).....	70
3.5.2 Analisis Forecasting dengan Methode of Least Square.....	76
4. STUDI ACUAN.....	78
4.1 Memperluas Jaringan Investasi Dalam Pengembangan Proyek Infrastruktur di Cina	78
4.2 Dana Asuransi dan Pensiun di Australia dan Keterlibatannya dalam Infrastruktur	82
4.3 Keterlibatan Asuransi dan Dana Pensiun dalam Pembiayaan Infrastruktur di Inggris.....	84
4.4 Keterlibatan Asuransi dan Dana Pensiun dalam Pembiayaan Infrastruktur di Kanada.....	85
4.5 Peran Sektor Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur di India	87
4.6 Matrix Perbandingan Antar Negara	89
5. PENGUMPULAN DAN ANALISA DATA	91
5.1 Uraian Umum	91
5.2 Validasi Pakar	91
5.3 Penelitian Melalui Kuesioner	93
5.4 Hirarki AHP pada Investasi Dana Asuransi Sebagai Allternatif Pembiayaan Infrastruktur melalui KPS	96

5.5 Hasil Perhitungan Kuesioner pada Investasi Dana Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur melalui KPS dengan Menggunakan AHP	97
5.6 Perhitungan Forecasting dengan Methode of Least Square	104
5.6.1 Jumlah Kekayaan Industri Asuransi	104
5.6.2 Jumlah Investasi Asuransi	106
5.6.3 Instrumen Investasi Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur	108
5.6.4 Investasi Asuransi terhadap Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur	110
5.7 Penerapan Investasi Dana Asuransi sebagai Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia.....	113
5.7.1 Kendala Kebijakan dalam Pemanfaatan Dana Asuransi sebagai Pembiayaan Infrastruktur	113
5.7.2 Potensi Pemanfaatan Dana Asuransi sebagai Pembiayaan Infrastruktur.....	117
5.7.3 Skema Investasi Dana Asuransi sebagai Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia	120
5.7.4 Roadmap Pemanfaatan Dana Asuransi sebagai Pembiayaan Infrastruktur.....	124
6. KESIMPULAN DAN SARAN.....	128
6.1 Kesimpulan.....	128
6.2 Saran.....	129
DAFTAR REFERENSI	131
LAMPIRAN.....	134

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Proses Sistem PSO/ Layanan Perintis.....	2
Gambar 1.2	Gap Kesenjangan Berbagai Sektor.....	2
Gambar 1.3	Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Indonesia 2010-2014.....	8
Gambar 1.4	Forecast Pelaksanaan PPP di Berbagai Sektor Infrastruktur Tahun 2010-2014.....	10
Gambar 1.5	Status Proyek PPP di Indonesia.....	10
Gambar 1.6	Alur Penelitian.....	15
Gambar 2.1	Model Kerjasama Pemerintah dan Swasta.....	28
Gambar 2.2	Siklus Kerjasama Pemerintah dan Swasta di Indonesia.....	29
Gambar 2.3	Pihak-pihak Utama dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta.....	39
Gambar 2.4	Institusi-institusi yang Ada Kaitannya dalam Lembaga Keuangan Dan Investasi di Indonesia.....	43
Gambar 2.5	Pihak-pihak yang Terkait dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah Dan Swasta di Indonesia.....	44
Gambar 2.6	Model Project Finance.....	45
Gambar 2.7	Elemen-elemen Dasar Project Financing.....	47
Gambar 3.1	Kerangka Pemikiran.....	64
Gambar 3.2	Kerangka Penelitian.....	66
Gambar 3.3	Struktur Hirarki.....	75
Gambar 4.1	Struktur Sektor Asuransi di India.....	87
Gambar 4.2	Premi Asuransi.....	88
Gambar 5.1	Tingkat Pendidikan Responden.....	94
Gambar 5.2	Posisi Responden.....	94
Gambar 5.3	Bentuk Kuesioner dengan Menggunakan AHP.....	95
Gambar 5.4	Hirarki Investasi Dana Asuransi sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur melalui KPS.....	96
Gambar 5.5	Jumlah Kekayaan Industri Asuransi.....	105
Gambar 5.6	Jumlah Investasi Asuransi.....	107
Gambar 5.7	Perbandingan Jumlah Kekayaan dan Investasi Asuransi.....	108
Gambar 5.8	Rasio Perbandingan Portofolio Investasi terhadap Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur.....	111
Gambar 5.9	Analisis Kendala Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur.....	114
Gambar 5.10	Analisis Potensi Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur.....	118
Gambar 5.11	Model Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur Melalui Perusahaan yang Tercatat pada Bursa Efek.....	121
Gambar 5.12	Model Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur Melalui Obligasi Pemerintah atau Perusahaan Infrastruktur.....	122
Gambar 5.13	Model Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur Melalui Perusahaan Pendanaan Infrastruktur.....	123

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Klasifikasi Kerjasama Pemerintah dan Swasta.....	28
Tabel 2.2	Sumber Pendanaan dengan Skenario Dasar (Tanpa Tambahan Alokasi Pendanaan.....	53
Tabel 2.3	Sumber Pendanaan dengan Skenario Dasar (Dengan Tambahan Alokasi Pendanaan.....	54
Tabel 2.4	Identifikasi Sumber Pendanaan KPS.....	57
Tabel 2.5	Nilai Investasi Asuransi Jiwa dan Non Jiwa Tahun 2004-2006...	59
Tabel 3.1	Strategi Penelitian Untuk Masing-masing Situasi.....	69
Tabel 3.2	Skala Penilaian Perbandingan Berpasangan.....	73
Tabel 4.1	Infrastructure Investment From Australian Insurance and Pension funds.....	83
Tabel 4.2	Regulasi Investasi pada Sektor Asuransi Jiwa.....	88
Tabel 4.3	Regulasi Investasi pada Sektor Asuransi Umum.....	89
Tabel 4.4	Matrix Penerapan Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur.....	89
Tabel 5.1	Para Pakar.....	92
Tabel 5.2	Daftar Responden yang Mengembalikan Kuesioner.....	93
Tabel 5.3	Hasil Perhitungan AHP (Level 0).....	97
Tabel 5.4	Hasil Perhitungan AHP (Level 1).....	98
Tabel 5.5	Hasil Perhitungan AHP (Level 2).....	100
Tabel 5.6	Rekapitulasi Hasil Perhitungan AHP.....	101
Tabel 5.7	Pembahasan Hasil Perhitungan AHP.....	102
Tabel 5.8	Jumlah Kekayaan Industri Asuransi Tahun 2006-2010.....	105
Tabel 5.9	Jumlah Kekayaan Asuransi Tahun 2006-2014.....	105
Tabel 5.10	Jumlah Investasi Asuransi Tahun 2006-2010.....	106
Tabel 5.11	Jumlah Investasi Asuransi Tahun 206-2014.....	106
Tabel 5.12	Perbandingan Jumlah Kekayaan dan Investasi Asuransi.....	107
Tabel 5.13	Instrumen Investasi Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur.....	109
Tabel 5.14	Jumlah Instrumen Investasi Asuransi yang Dapat Dimanfaatkan Dalam Pembiayaan Infrastruktur Tahun 2006-2010.....	109
Tabel 5.15	Jumlah Instrumen Investasi Asuransi yang Dapat Dimanfaatkan Dalam Pembiayaan Infrastruktur Tahun 2006-2014.....	110
Tabel 5.16	Perbandingan Investasi Asuransi dan Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur.....	111
Tabel 5.17	Policy Actions Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur.....	125

BAB 1

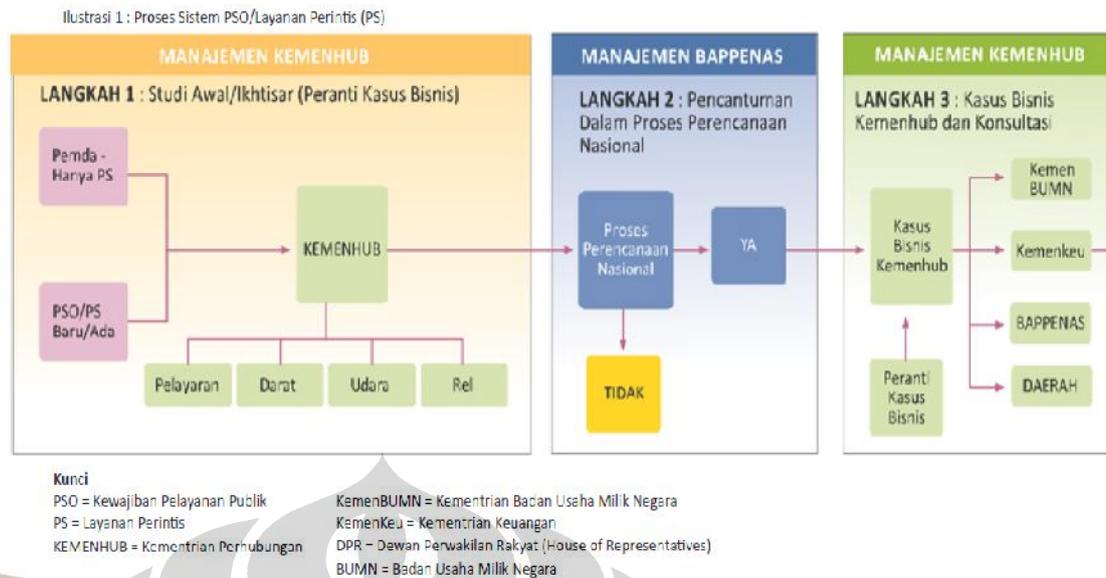
PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Membangun infrastruktur - baik jalan raya, pelabuhan, tempat pembuangan sampah, penyediaan air minum melalui jaringan pipa maupun keperluan lainapapun untuk kesejahteraan sosial dan ekonomi sebuah negara –memerlukan biaya yang besar. Dengan banyaknya prioritas utama,pemerintah akan mengalami kesulitan untuk memperoleh sumberdaya untuk mendanai secara keseluruhan. Karena itu, sektor swasta dapat menjadi mitra penting dalam pembiayaan pembangunan infrastruktur.

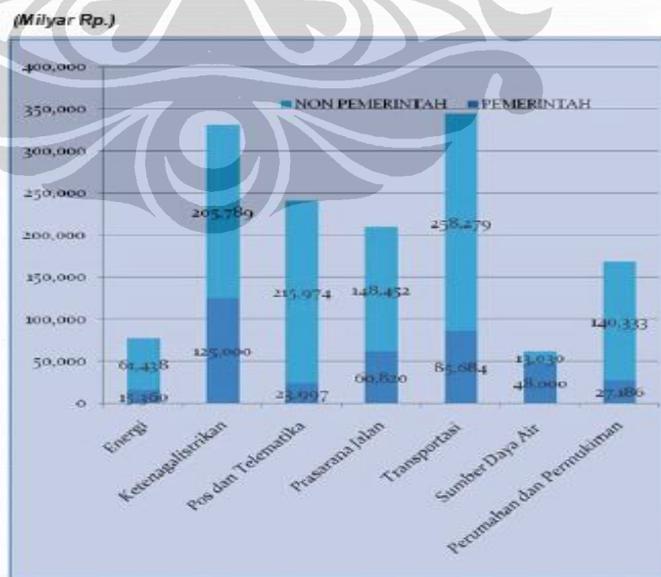
Sektor swasta adalah mitra penting bagi pemerintah. Dalam hal Kewajiban Pelayanan Publik (PSO) dan Layanan Perintis, pemerintah dapat menyediakan subsidi kepada perusahaan swasta dengan imbalan penyediaan barang atau jasa yang diperlukan secara sosial, seperti transportasi, yang di pasar bebas tidak akan menguntungkan. “Pergeseran Pola Pikir: Kewajiban Pelayanan Publik dan Layanan Perintis di Sektor Transportasi Indonesia” (halaman 4) oleh Peter Benson dan Kawik Sugiana mengulas tentang bagaimana strategi ini dapat diterapkan seefisien mungkin di Indonesia. “ Era Baru Kerjasama Pemerintah Swasta” (halaman 8) oleh Mike Crosetti, juga mengkaji peran KPS dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia di masa depan.

Perkembangan kerjasama antara Pemerintah dan swasta belum menunjukkan gelagat yang lebih baik dalam arti masih banyak kendala-kendala, khususnya dalam penggalakan dana dari “*financier*” perbankan umum dengan harga uang dalam bentuk “*interest*” yang masih mahal. Kemahalan dana perbankan umum utamanya disebabkan oleh risiko yang masih tinggi berhubungan dengan kurang teguhnya peraturan perundangan, terutama berhadapan dengan kebutuhan masyarakat yang dinilai melalui tarif.



Gambar 1.1 Proses Sistem PSO/ Layanan Perintis
 Sumber : Australia Indonesia Partnership

Kondisi transportasi udara di Indonesia saat ini jika dilihat dari Pendanaan yang diberikan terhadap kebutuhan yang sesuai sangat jauh dari harapan. Saat ini pemerintah hanya mampu memberikan alokasi dana sebesar Rp. 85,6 Triliun yang berasal dari APBN sedangkan kebutuhan dana yang sesuai adalah mencapai Rp. 343,9 Triliun. Artinya terdapat kesenjangan sebesar Rp. 258,2 triliun. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 1.2. dibawah ini:



Gambar 1.2 Gap Kesenjangan Berbagai Sektor
 Sumber : BAPPENAS 2009

Kesenjangan dana antara yang dibutuhkan dengan yang dianggarkan dari Pemerintah mempunyai dampak yang sangat besar dalam sektor transportasi. Sedangkan seperti yang dijelaskan dalam buku Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005-2025 Departemen Perhubungan dikatakan bahwa Transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang yang berkembang sangat dinamis, serta berperan di dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik dalam pembangunan politik, ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Artinya adalah bahwa pertumbuhan sektor transportasi mempunyai peran yang penting dalam pembangunan dan perekonomian. Masih dalam Buku yang sama dikatakan bahwa keberhasilan sektor transportasi secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan Produk Domestik Brutto, dampak ganda (multiplier effect) yang ditimbulkannya terhadap pertumbuhan sektor-sektor lain dan kemampuannya meredam laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air. Dari aspek mikro, keberhasilan sektor transportasi diukur dari kapasitas yang tersedia, kualitas pelayanan, aksesibilitas, keterjangkauan daya beli masyarakat dan utilisasi.

Dalam Lampiran Buku Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 5 tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2010-2014 dalam hal Permasalahan Pembangunan bidang Sarana dan Prasarana transportasi dikatakan bahwa pada saat ini masih banyak permasalahan dalam penyelenggaraan transportasi yang perlu dibenahi diantaranya adalah penyebaran pembangunan dan pengembangan transportasi yang masih terpusat di beberapa daerah saja, keterbatasan pendanaan pembangunan di sektor transportasi, SDM dan kelembagaan yang masih rendah kualitasnya, kondisi fisik prasarana dan sarana transportasi yang masih banyak mengalami “backlog” pemeliharaan yang berlangsung secara terus menerus. Hal ini terjadi karena belum optimalnya sistem perencanaan dan pengoperasian, serta masih kurang jelasnya pemisahan fungsi regulator, *owner*, dan operator dalam pelaksanaan pelayanan transportasi.

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) bukan hal baru bagi Indonesia. Pada akhir 1980-an dan awal 1990-an, Pemerintah menyadari perlunya peningkatan investasi infrastruktur dengan melibatkan sektor swasta melalui KPS. Pada akhir 1997, Indonesia telah menarik investasi infrastruktur lebih dari US\$ 20 milyar dengan skema KPS, yang didominasi oleh sektor listrik, telekomunikasi, dan transportasi. Akan tetapi, kegiatan ini terhenti karena runtuhnya perbankan dan depresiasi mata uang besarbesaran yang disebabkan oleh krisis keuangan Asia, yang terjadi pada paruh kedua 1997.

Krisis keuangan Asia datang dan pergi, namun kebutuhan investasi infrastruktur Indonesia terus meningkat. Pertumbuhan ekonomi pada beberapa tahun lalu telah meningkatkan kebutuhan akan investasi infrastruktur, dan Pemerintah Indonesia belum dapat mendanai seluruhnya. KPS jelas berperan, dan Pemerintah Indonesia menargetkan untuk menarik investasi swasta dalam sektor infrastruktur sebesar Rp. 978 triliun selama periode 2010-2014. Target ini sekitar 20 kali lebih besar dari investasi swasta aktual dalam KPS infrastrukturnselama 10 tahun lalu. Dengan sasaran yang ambisius itu, kita perlu bertanya mengapa pelaksanaan proyek KPS yang baru masih terbatas selama dekade lalu, meski ada kebutuhan investasi, serta bagaimana jawaban untuk pertanyaan tersebut dapat melandasi strategi di masa depan.

Dalam upaya mempercepat pembangunan infrastruktur dengan skema KPS, diperlukan persiapan proyek yang memadai, pendanaan yang sesuai dengan karakteristik investasi proyek infrastruktur, serta dukungan dan jaminan Pemerintah. Saat ini lembaga pembiayaan yang ada, seperti perbankan maupun lembaga keuangan bukan bank, belum secara optimal memberikan kontribusinya terhadap pendanaan proyek-proyek infrastruktur. Oleh karena itu diperlukan lembaga keuangan yang bisa memfasilitasi pembiayaan infrastruktur dengan memberikan tenor pembiayaan jangka panjang dan suku bunga tetap. Hal ini sangat diperlukan mengingat proyek-proyek infrastruktur memerlukan tingkat pengembalian investasi dalam jangka waktu yang cukup panjang.

Hingga saat ini sumber-sumber dana jangka panjang seperti Dana Pensiun, Asuransi, dan Reksadana masih diinvestasikan pada instrumen pasar modal yang tidak terkait langsung dengan pembiayaan infrastruktur. Dengan kehadiran lembaga pembiayaan yang khusus menangani pembiayaan infrastruktur, diharapkan akan terjadi memobilisasi sumber dana jangka panjang untuk mendorong investasi dalam proyek-proyek infrastruktur di Indonesia. Peran lembaga pembiayaan infrastruktur sangat krusial karena akan menjadi katalis yang menjembatani sumber dana jangka panjang dengan investasi dalam proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.

Menyadari keterbatasan kemampuan pemerintah dalam membiayai kebutuhan pendanaan pembangunan nasional. Pemerintah Indonesia menyusun beberapa strategi yang diantaranya adalah meningkatkan kerja sama pembangunan dengan melibatkan peran masyarakat, kalangan dunia usaha, organisasi pemerintah, dan pembiayaan internasional. Dalam upaya tersebut, pemerintah terus mendorong kegiatan berbagai pemangku kepentingan (*stakeholders*) pembangunan tersebut dengan menggunakan sumber-sumber pendanaan yang tidak termasuk ke dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sumber pendanaan yang berasal dari non-APBN tersebut berasal dari perbankan dan non-perbankan, baik dalam negeri maupun luar negeri.

Kesuksesan pendekatan terstruktur pada KPS didasari empat komponen dasar: dasar hukum; kapasitas dan koordinasi kelembagaan, persiapan proyek yang baik; serta ketersediaan pendanaan. Komponen dasar Di seluruh dunia, pembangkit tenaga merupakan sektor infrastruktur yang sering diusulkan sebagai proyek KPS. Pemahaman tentang peran komponen-komponen ini di Indonesia di masa lalu memberikan petunjuk tentang bagaimana KPS dapat memenuhi harapan di masa depan.

Sebelum KPS dapat dimulai, terlebih dulu harus ada dasar hukum penetapan peran organisasi dan penentuan bagaimana KPS dilaksanakan. Pemerintah telah melakukan langkah awal dengan membentuk Komite Kebijakan Percepatan

Pembangunan Infrastruktur (KKPPI) melalui Perpres No. 81/ 2001, yang perbaharui dengan Perpres No. 42/2005. Pada tahun 2005 pula, Pemerintah mendefinisikan ulang substansi pelaksanaan KPS dengan Perpres No. 67/2005, yang menggantikan Keppres No. 7/1998, dan disusul dengan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) No. 38/2006 tentang manajemen risiko dalam proyek infrastruktur. Selain peraturan-peraturan itu, telah ada reformasi peraturan perundangundangan mendasar atas hampir semua sektor infrastruktur utama. Reformasi ini telah menghapuskan monopoli pemerintah, mendelegasikan kewenangan pengaturan kepada pemda, dan menerapkan tender yang kompetitif. Akan tetapi, masih banyak yang harus dilakukan untuk menyusun peraturan pelaksanaan dan penguatan kelembagaan untuk melaksanakan fungsi tersebut.

1.1.1 Kapasitas dan Koordinasi Kelembagaan

Penerapan dasar hukum memerlukan kapasitas kelembagaan dan dalam kerangka KPS lintas sektor diperlukan koordinasi yang baik. Kapasitas kelembagaan meliputi:

- Pengakuan pejabat pemerintah tentang peran dan manfaat KPS.
- Pemahaman pejabat pemerintah tentang modalitas KPS.
- Proses persiapan yang jelas serta peranti dan dokumentasi pendukung dalam pemerintah.
- Integrasi dengan strategi dan upaya perencanaan pemerintah yang lebih luas.

Pencapaian kapasitas dan koordinasi kelembagaan merupakan salah satu tantangan terbesar untuk pengembangan KPS di Indonesia saat ini. Pembentukan Unit Pusat KPS dalam lingkungan Bappenas tahun lalu merupakan langkah yang baik menuju pencapaian itu. Namun, masih ada kebutuhan bagi personil Pemerintah – khususnya di kementerian terkait dan pemda yang bertanggung jawab atas identifikasi, pengembangan dan pengawasan proyek KPS – untuk memiliki wawasan yang lebih baik tentang cara kerja KPS dan manfaatnya. Pemahaman yang lebih baik tentang hal ini akan menjadi insentif bagi para pejabat untuk menerapkan KPS guna mencapai target-target infrastruktur.

Selain itu, meskipun para pejabat pemerintah telah menyadari manfaat KPS dan memahami konsep penerapannya, masih diperlukan prosedur dan peranti yang jelas untuk menyusun proyek dalam lingkungan Pemerintah. Agar sukses mengintegrasikan KPS dalam upaya perencanaan yang lebih luas dan mengkoordinasikannya di berbagai instansi yang terlibat, kebutuhan tersebut harus terpenuhi. Mekanisme tersebut harus mencakup bukan saja identifikasi, desain dan koordinasi proyek fisik dan pemilihan modalitas KPS, tetapi juga penganggaran setiap dukungan pemerintah langsung dan pemrosesan jaminan pemerintah yang mungkin diperlukan untuk pelaksanaan proyek.

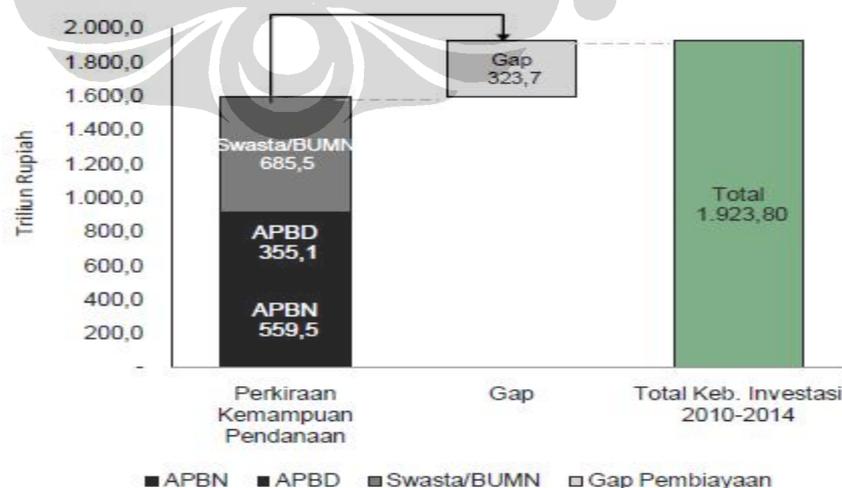
Kondisi sekarang membuka peluang bagi pemerintah untuk menyusun prosedur operasional tetap (protap) pengembangan dan pelaksanaan KPS dan melibatkan pemangku kepentingan secara komprehensif. Pelibatan ini akan menjamin kelayakan dan efektivitas dari prosedur yang dihasilkan, serta penerimaan dan penerapan oleh instansi yang diharapkan akan melaksanakan prosedur tersebut.

1.1.2 Pembiayaan Infrastruktur

Penyediaan fasilitas infrastruktur yang memadai di Indonesia sudah sangat mendesak. Banyak fasilitas yang belum tersedia dan dikembangkan dengan baik. Padahal, dengan fasilitas infrastruktur yang baik, sendi-sendi kehidupan perekonomian bangsa akan semakin bergairah. Baik dari sisi penyerapan tenaga kerja, peningkatan investasi, bahkan akan mampu meningkatkan kesejahteraan rakyat. Hal ini senada dengan pendapat dari Darrin Grimsey dan Mervyn K. Lewis di dalam *International Journal of Project Management* dengan judul *Evaluating The Risk of Public Private Partnerships For Infrastructure Projects* yang diterbitkan pada tahun 2000 menyatakan bahwa “Investasi infrastruktur diharapkan akan mampu menyediakan “*basic services*” terhadap industri dan rumah tangga, menjadi “*key input*” dalam ekonomi, dan “*crucial input*” terhadap aktivitas perekonomian dan perkembangannya. Meskipun “*basic*”, “*key*”, dan “*crucial*” bervariasi dari satu negara terhadap negara lainnya dan dari masa ke masa.” Masih menurut Darrin Grimsey dan Mervyn K. Lewis dalam jurnal yang sama, investasi dalam infrastruktur meliputi:

- a. Energi (kelistrikan, minyak bumi, dan gas)
- b. Transportasi (bandar udara, jalan tol, perkeretaapian, jembatan, dan sebagainya)
- c. Air (penyediaan air bersih, pengolahan limbah cair, dan sebagainya)
- d. Telekomunikasi
- e. Infrastruktur sosial (sekolah, sarana kesehatan, penjara, dan sebagainya)

Saat ini, infrastruktur Indonesia masih belum dikembangkan secara maksimal karena sering kali pembangunan infrastruktur hanya dibebankan pada anggaran negara dalam bentuk APBN (Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara) maupun APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah). Padahal, proyek-proyek infrastruktur adalah proyek-proyek berskala besar dan tidak cukup apabila hanya dibiayai oleh anggaran negara kita yang tidak terlalu besar. Data dari BAPPENAS (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional) pada tahun 2011 tercatat terdapat total Rp. 1.923 Trilliun dana yang dibutuhkan untuk membangun infrastruktur yang dibutuhkan Negara ini sampai dengan tahun 2014. Dana anggaran pemerintah (APBN dan APBD) dan yang diproyeksikan dapat ditutupi oleh swasta/BUM hanya mampu membiayai proyek infrastruktur tersebut pada kisaran nilai Rp. 1.600,1 Trilliun sehingga terdapat “gap” sebesar Rp. 323,7 Trilliun. Seperti yang terlihat dalam Gambar 1.3.



Gambar 1.3
Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Indonesia 2010-2014
Sumber: BAPPENAS, 2011

Universitas Indonesia

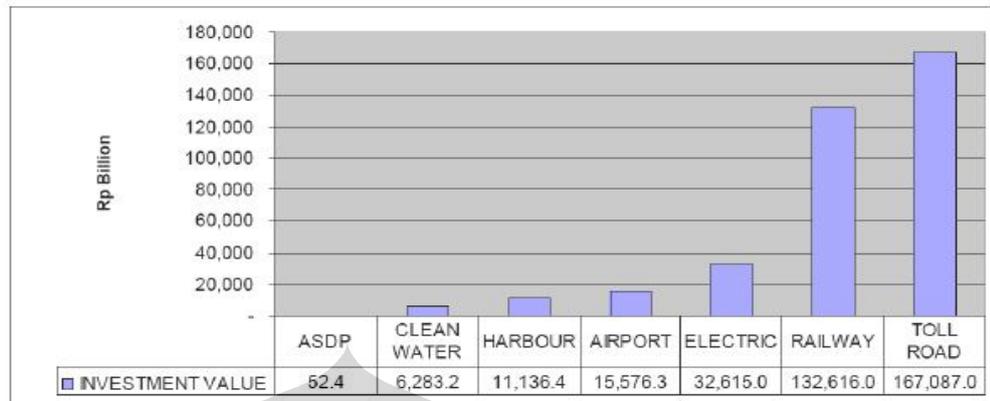
Dengan melihat fakta-fakta tersebut tentulah tidak mudah mewujudkan infrastruktur yang handal untuk rakyat jika hanya mengandalkan anggaran pemerintah. Untuk itulah, pemerintah sudah patut untuk melirik sumber-sumber pendanaan yang lain sehingga tingkat keterpenuhan masyarakat terhadap fasilitas infrastruktur dapat ditingkatkan. Salah satu pihak yang bisa diikutsertakan ke dalam pembiayaan proyek infrastruktur adalah swasta atau private. Selain memiliki kemampuan dalam hal dana, pihak swasta juga dinilai mampu dan sanggup mengelola dan mengembangkan fasilitas infrastruktur secara profesional. Mekanisme project financing dalam kerangka *Public-Private Partnerships* akan mampu memobilisasi dana dari pihak swasta untuk bergabung ke dalam pembiayaan proyek infrastruktur.

Dalam kontrak dijelaskan ketentuan bahwa pihak swasta harus mampu menyediakan fasilitas sesuai dengan standar yang telah disepakati. Pembayaran kepada pihak swasta dilaksanakan berdasar kepada standar atau progress yang telah dicapai. Di samping itu, *Public-Private Partnerships* atau kerjasama pemerintah dan swasta adalah juga merupakan salah satu bentuk usaha pemerintah dalam mewujudkan good governance dengan cara meletakkan atau menyerahkan sebagian tanggung jawab pemerintah kepada pihak-pihak yang dianggap paling mampu dalam melaksanakannya.

Cita-cita *good governance* mustahil tercipta apabila pemerintah masih berperan ganda dalam menjalankan roda pemerintahan, yaitu sebagai regulator sekaligus operator. Terlaksananya *good governance* juga akan mampu menarik investor untuk melakukan investasi di Indonesia. Sehingga akan mampu menggerakkan sector riil yang telah lama

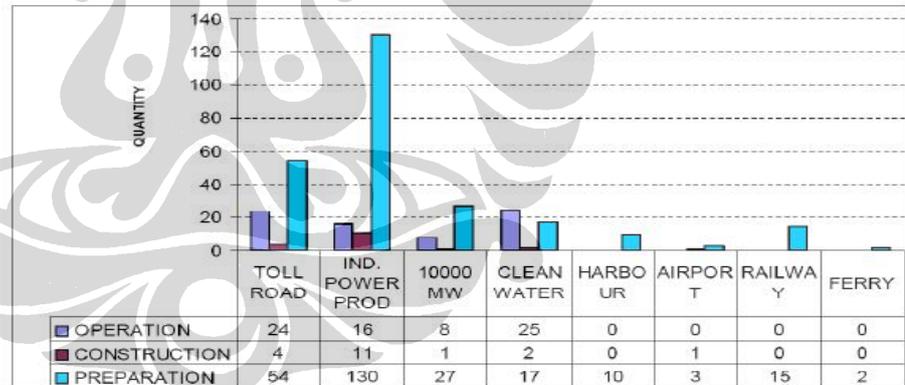
Dari data BAPPENAS pada tahun 2009 tentang forecast pelaksanaan PPP di berbagai sektor tahun 2010-2014, penyerapan partisipasi swasta terbesar dalam proyek infrastruktur terutama di prasarana transportasi yang menggunakan pola PPP adalah di sektor jalan khususnya jalan tol. Sedangkan untuk sektor-sektor

yang lain, tingkat partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur masih cukup rendah. Sebagaimana terlihat dalam Gambar 1.4



Gambar 1.4
Forecast Pelaksanaan PPP di Berbagai Sektor Infrastruktur tahun 2010-2014
Sumber: BAPPENAS, 2009

Sedangkan untuk tingkat kemampuan eksekusi masing-masing sektor, masih dari data Bappenas 2009, ditunjukkan dalam Gambar 1.5.



Gambar 1.5
Status Proyek PPP di Indonesia
Sumber: BAPPENAS, 2009

Salah satu karakteristik proyek adalah selalu menyerap biaya investasi yang relatif besar untuk pendanaan proyek tersebut. Pendanaan proyek infrastruktur pemerintah biasanya dilakukan dengan cara konvensional, yaitu pendanaan yang bersumber dari Anggaran dan Pendapatan Belanja Negara (APBN) yang didalamnya terdapat hutang jangka panjang pemerintah. Di sisi lain penggunaan

pendanaan secara konvensional seringkali menghasilkan *cost of capital* yang tidak optimal. Oleh karena itu, proyek infrastruktur yang tergolong besar seharusnya menggunakan sumber pendanaan yang lain, seperti : saham, obligasi, leasing, kredit ekspor, asuransi dan lain-lain. Sumber pendanaan atas proyek infrastruktur dapat bersumber dari investasi sektor swasta melalui program Kerjasama Pemerintah dengan Swasta (*public private partnership*).

Melalui pola kerjasama pemerintah dan swasta diharapkan dapat memberikan pelayanan umum yang lebih baik. Mengingat selama ini pihak swasta umumnya lebih responsif dalam penggunaan teknologi baru yang efisien dan menerapkan manajemen pengelolaan yang modern sehingga dipandang mampu menyediakan jasa infrastruktur yang lebih murah dan terjangkau. Pola kerjasama ini juga mengkolaborasikan peran-peran stakeholder yang terlibat. Hal ini tentunya dapat diupayakan secara komprehensif dengan memobilisasi pendekatan pendanaan investasi dari swasta, yang didukung oleh peraturan dan aturan yang ada. Sekalipun swasta memperoleh kesempatan bekerjasama dalam pembangunan infrastruktur yang merupakan fasilitas umum tetap perlu dikendalikan oleh pemerintah, maka rambu-rambu bagi penyelenggaraan kerjasama pun perlu diatur agar tidak merugikan pihak-pihak yang terlibat, serta tidak mengurangi hak-hak penguasaan pemerintah dalam penyelenggaraan kepentingan bagi harkat hidup orang banyak.

Perencanaan yang paling tepat untuk mendapatkan rekayasa pendanaan yang optimal adalah dengan penerapan *project financing*. Menurut Collan (2004) *project financing* adalah kumpulan teknik untuk merancang pembiayaan dan melaksanakan investasi dengan modal besar pada suatu proyek. Menurut Shah (1986) *project financing* didefinisikan sebagai menyusun pendanaan atau menggabungkan beberapa sumber pendanaan proyek, dengan aliran kas proyek yang dipisahkan dari pendanaan proyek tersebut.

Dalam keadaan keterbatasan pemerintah membiayai infrastruktur dan merancang pembiayaan, maka seyogyanya asuransi menjadi suatu solusi alternatif pembiayaan infrastruktur dalam kerjasama Pemerintah dengan Swasta.

Proyek infrastruktur mempunyai beberapa karakteristik yang sesuai dengan dana asuransi. Dana asuransi yang setiap tahun mengalami cenderung mengalami kenaikan seiring dengan kenaikan total aset industri asuransi, diyakini dapat menjadi suatu alternatif sumber dana yang mempunyai karakteristik pembiayaan jangka panjang sesuai dengan proyek infrastruktur. Industri asuransi mempunyai nilai aset yang mencapai ratusan triliun rupiah dengan skala waktu yang lama dan dapat dimanfaatkan dalam investasi infrastruktur.

1.2. PERUMUSAN MASALAH

1.2.1 Deskripsi Masalah

Pembangunan proyek membutuhkan struktur pembiayaan yang optimal. Saat ini proyek-proyek infrastruktur pemerintah masih didanai secara konvensional yaitu pendanaan dengan modal sendiri dan menggunakan pinjaman jangka panjang (PHLN). Pemerintah selama ini tidak menggunakan cara lain, padahal apabila pemerintah dapat mempertimbangkan secara cermat maka proyek pembangunan infrastruktur akan lebih efisien dan efektif.

Dalam Kerjasama Pemerintah dengan Swasta beberapa sumber pendanaan dapat digunakan. Namun konsekuensi dari penggunaan banyak sumber pendanaan yakni sulitnya menentukan komposisi yang paling optimal. Pemerintah harus mempertimbangkan semua batasan yang berhubungan dengan sumber pendanaan tadi agar menjadi optimal.

Asuransi sebagai salah satu alternatif pembiayaan infrastruktur adalah produk jasa keuangan yang berkembang di Indonesia seiring dengan tumbuhnya perekonomian nasional. Asuransi memberikan manfaat, berupa 1) adanya rasa aman, 2) perlindungan, 3) pendistribusian biaya dan manfaat yang lebih adil, 4) polis asuransi dapat dijadikan agunan untuk memperoleh kredit, 5) berfungsi sebagai tabungan, 6) alat penyebaran risiko, 7) membantu meningkatkan usaha.

Universitas Indonesia

1.2.2 Signifikansi Masalah

Analisis yang baik bagi pembiayaan alternatif dalam Kerjasama Pemerintah dengan swasta sangat dibutuhkan untuk menentukan pembiayaan yang efektif bagi suatu proyek. Sebagaimana *Return on Equity* yang harus lebih besar dibandingkan dengan *Return on Debt*, besaran dari hutang dan saham dalam paket pembiayaan memiliki implikasi yang penting dalam arus kas proyek, besaran hutang dan saham juga penting untuk tujuan perpajakan (umumnya semakin tinggi semakin rendah pajak atas pendapatan).

Proporsi hutang yang tinggi bagaimanapun juga membutuhkan arus kas yang lebih besar untuk pembayaran hutang. Hal tersebut akan menjadi masalah, khususnya pada tahun-tahun awal pengoperasian proyek infrastruktur ketika pendapatan masih tergolong rendah. Ini merupakan situasi yang sering dihadapi oleh proyek-proyek sektor transportasi dan air.

Pembiayaan dari sumber-sumber alternatif memiliki implikasi penting pada biaya keseluruhan proyek, arus kas, kewajiban utama pada pihak yang bersangkutan, dan klaim untuk proyek pendapatan dan aset. Permasalahan yang akan diselesaikan dalam penelitian ini adalah mendapatkan analisis pembiayaan asuransi dalam upaya meningkatkan optimalisasi pemanfaatan dana asuransi sebagai pembiayaan dari lembaga keuangan non-perbankan.

1.2.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan gambaran latar belakang dan identifikasi permasalahan di atas maka dapat disusun rumusan masalah yang digunakan sebagai petunjuk dalam melaksanakan penelitian, yaitu:

1. Dengan adanya keterbatasan anggaran, baik di pemerintah pusat maupun daerah, apakah asuransi merupakan alternatif yang baik sebagai sumber pembiayaan infrastruktur?
2. Bagaimana kemampuan asuransi dalam melakukan pembiayaan pembangunan infrastruktur ?

3. Strategi-strategi apa yang perlu ditempuh Pemerintah agar pembiayaan infrastruktur melalui asuransi dapat dilaksanakan dengan baik ?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah tersebut di atas, tujuan dari dilaksanakannya penelitian ini adalah :

1. Menganalisis asuransi sebagai alternatif sumber pembiayaan infrastruktur.
2. Mengetahui kemampuan asuransi dalam melakukan pembiayaan pembangunan infrastruktur.
3. Menganalisis strategi-strategi yang perlu ditempuh Pemerintah dalam rangka pembiayaan infrastruktur melalui asuransi.

1.4. BATASAN PENELITIAN

Untuk membatasi ruang lingkup penelitian dan lebih memfokuskan pada inti penelitian maka dibuatlah batasan-batasan penelitian berikut :

1. Subyek penelitian adalah alternatif pembiayaan dari Lembaga Keuangan Non Bank, khususnya asuransi
2. Obyek penelitian adalah Lembaga Perasuransian.
3. Waktu penelitian adalah data aset industri asuransi dan investasi perusahaan Asuransi pada tahun 2006 s/d 2010.
4. Ruang lingkup penelitian lebih difokuskan kepada identifikasi dan analisa sumber-sumber pendanaan pembangunan infrastruktur yang bersumber dari non-perbankan khususnya asuransi.
5. Responden penelitian : Pemerintah Pusat, Perusahaan Asuransi Umum, dan Asosiasi.

1.5. MANFAAT PENELITIAN

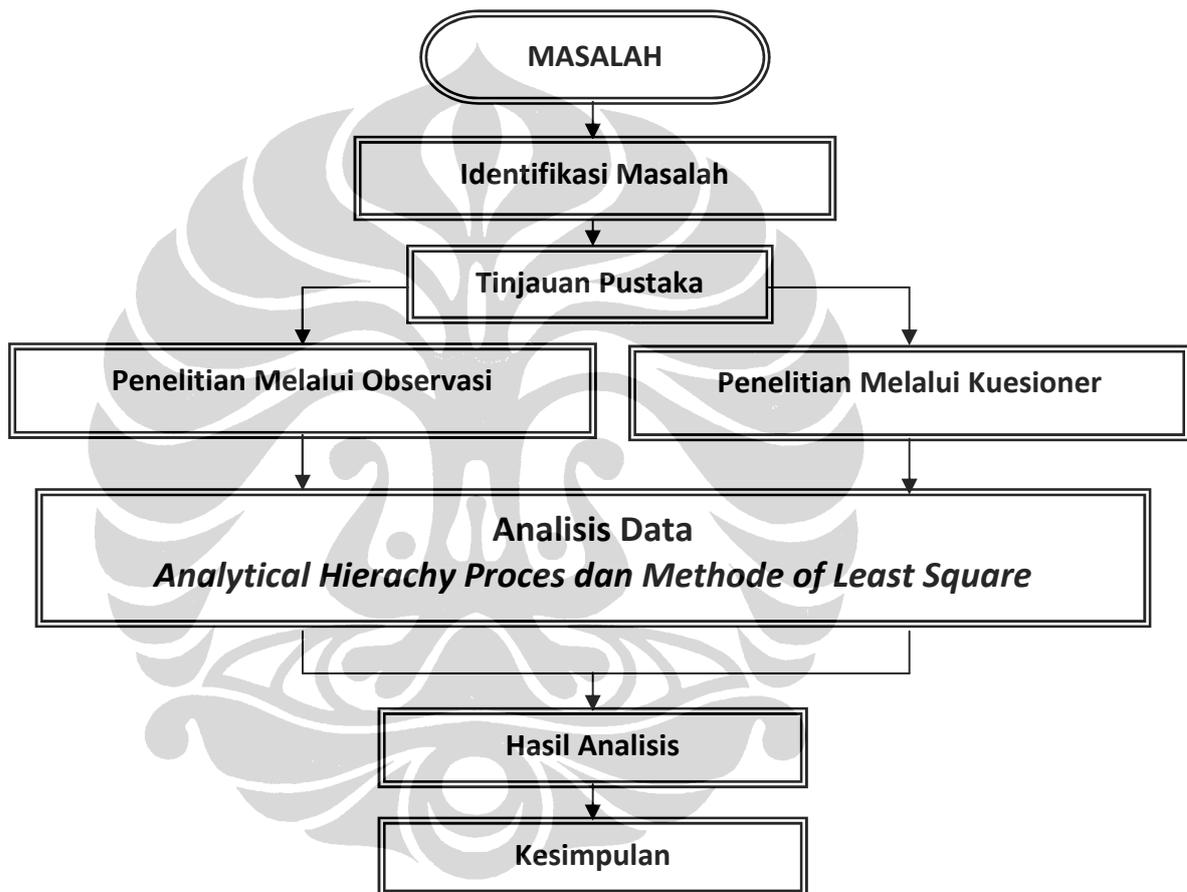
Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain :

- a. Bagi penulis, dapat lebih mengetahui struktur pembiayaan yang optimal dalam pola kerjasama pemerintah dan swasta.
- b. Sebagai sumbangan bagi pengembangan penelitian-penelitian selanjutnya tentang kerjasama pemerintah dan swasta.

- c. Sebagai salah satu pertimbangan dalam penentuan struktur pembiayaan dengan mempertimbangkan resiko-resiko atas sumber pembiayaan tersebut.

1.6. MODEL OPERASIONAL PENELITIAN

Agar penelitian yang dilaksanakan tidak keluar dari pokok permasalahan yang telah ada dan menghasilkan keluaran seperti yang diharapkan maka perlu untuk dibuat sebuah alur proses penelitian seperti terlihat dalam gambar 1.1 berikut.



Gambar 1.6 Alur Penelitian

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1. KONTEKS PENELITIAN

Dalam upaya menstimulasi pertumbuhan ekonomi yang akhirnya meningkatkan kesejahteraan rakyat, Pemerintah Indonesia, seperti halnya negara-negara berkembang lainnya, berupaya untuk melakukan investasi di berbagai bidang, baik fisik maupun non fisik. Selain investasi dibidang infrastruktur, pemerintah masih mempunyai kewajiban lain yaitu menyelenggarakan pelayanan dasar seperti pelayanan bidang kesehatan, pendidikan, kesejahteraan sosial, dan pelayanan dasar lainnya. Pemerintah terus dihadapkan pada tantangan yang semakin besar dari waktu ke waktu, sementara kapasitas pembiayaan pemerintah relatif terbatas.

Menyadari keterbatasan kemampuan pemerintah dalam membiayai kebutuhan pendanaan pembangunan nasional, Pemerintah Indonesia menyusun beberapa strategi yang diantaranya adalah meningkatkan kerja sama pembangunan dengan melibatkan peran masyarakat, kalangan dunia usaha, organisasi pemerintah, dan pembiayaan internasional. Dalam upaya tersebut, pemerintah terus mendorong kegiatan berbagai pemangku kepentingan (*stakeholders*) pembangunan tersebut dengan menggunakan sumber-sumber pendanaan yang tidak termasuk ke dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sumber pendanaan yang berasal dari non-APBN tersebut terutama berasal dari perbankan dan non-perbankan, baik dalam negeri maupun luar negeri. Sementara ini, sumber pendanaan dalam negeri masih mengandalkan lembaga perbankan sebagai sumber utama. Lembaga non-perbankan masih merupakan sumber pendanaan yang relatif belum banyak dimanfaatkan dalam kegiatan investasi.

Pihak swasta, selama ini masih banyak mengandalkan pendanaan dari pihak perbankan dan *self financing* hanya sekitar 30 persen dari proyek infrastruktur yang sedang berjalan. Pembiayaan infrastruktur rata-rata membutuhkan biaya

yang relatif tinggi dengan jaminan kredit jangka panjang sehingga terkadang pembiayaan kredit harus disindikasikan.

2.1 ASURANSI

2.2.1 Pengertian Asuransi

Definisi asuransi menurut Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) Republik Indonesia adalah suatu perjanjian, dengan nama seorang penanggung mengikatkan diri pada tertanggung dengan menerima suatu premi, untuk memberi penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu’.

Berdasarkan definisi tersebut, menurut Soeisno Djojosoedarso (1999), maka dalam asuransi terkandung 4 unsur, yaitu :

- a. Pihak tertanggung (*insured*) yang berjanji untuk membayar uang premi kepada pihak penanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur.
- b. Pihak tertanggung (*insurer*) yang berjanji akan membayar sejumlah uang (santunan) kepada pihak tertanggung, sekaligus atau secara berangsur-angsur apabila terjadi sesuatu yang mengandung unsur tak tertentu.
- c. Suatu peristiwa (*accident*) yang tak tertentu (tidak diketahui sebelumnya).
- d. Kepentingan (*interest*) yang mungkin akan mengalami kerugian karena peristiwa yang tak tertentu.

Menurut Abbas Salim (2007), Asuransi adalah suatu kemauan untuk menetapkan kerugian-kerugian kecil (sedikit) yang sudah pasti sebagai pengganti (substitusi) kerugian-kerugian besar yang belum pasti.

Sedangkan menurut Undang-undang RI Nomor 2 tahun 1992 tentang usaha perasuransian adalah “Asuransi atau pertanggungan adalah perjanjian antara dua pihak atau lebih yang pihak penanggung mengikatkan diri kepada tertanggung dengan menerima premi asuransi untuk memberikan penggantian kepada tertanggung karena kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang

diharapkan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin akan diderita tertanggung, yang timbul akibat suatu peristiwa yang tidak pasti, atau untuk memberikan suatu pembayaran yang didasarkan atas meninggal atau hidupnya seseorang yang dipertanggungjawabkan.”

2.2.2 Manfaat Asuransi

Herman Darmawi (2006), dalam bukunya Manajemen Asuransi menjelaskan bahwa Asuransi mempunyai banyak manfaat, antara lain sebagai berikut :

1. **Asuransi Melindungi Risiko Investasi**
Asuransi mengambil alih risiko dan ketidakpastian dari perusahaan yang berusaha memperoleh keuntungan dalam bidang usahanya.
2. **Asuransi Sebagai Sumber Dana Investasi**
Usaha perasuransian sebagai salah satu lembaga keuangan non-bank yang menghimpun dana masyarakat, semakin penting peranannya sebagai sumber modal untuk investasi di berbagai bidang.
3. **Asuransi untuk Melengkapi Persyaratan Kredit**
Kreditor lebih percaya pada perusahaan yang risiko kegiatan usahanya diasuransikan.
4. **Asuransi Dapat Mengurangi Kekhawatiran**
Perusahaan Asuransi dapat mengurangi ketidakpastian beban ekonomi dari kerugian yang tidak pasti dalam setiap kegiatan bisnis.
5. **Asuransi Mengurangi Biaya Modal**
Tingkat pengembalian (return) atas modal yang diinvestasikan akan cukup besar karena menanggung biaya yang besar.
6. **Asuransi Menjamin Kestabilan Perusahaan.**
Saat ini perusahaan-perusahaan telah menyediakan polis secara berkelompok untuk para karyawan tertentu.
7. **Asuransi Dapat Meratakan Keuntungan.**
Pihak perusahaan akan dapat mempertimbangkan atau memperhitungkan biaya-biaya kebetulan.
8. **Asuransi Dapat Menyediakan Layanan Profesional**

Asuransi dewasa ini sudah semakin banyak yang bergerak di bidang usaha yang bersifat teknis agar perusahaan-perusahaan tersebut dapat melakukan operasinya dengan baik dan efisien.

9. Asuransi Mendorong Usaha Pencegahan Kerugian

Perusahaan Asuransi secara sadar dan sistematis bekerjasama untuk meminimalisir kemungkinan yang dapat menimbulkan kerugian.

10. Asuransi Membantu Pemeliharaan Kesehatan.

Usaha lain yang sangat erat hubungannya dengan usaha-usaha yang dilakukan untuk meminimalisir penyebab timbulnya kerugian adalah kampanye yang dilakukan oleh perusahaan asuransi jiwa.

2.2.3 Unsur Pokok Dalam Asuransi

Dari pengertian Asuransi tersebut diatas, terdapat empat unsur pokok yang ada dalam Asuransi, yaitu :

1. Penanggung (*insurer*)
Perusahaan Asuransi yang bersedia untuk memberikan proteksi kepada tertanggung.
2. Tertanggung (*insured*)
Pihak-pihak yang untuk kepentingan sendiri atau untuk kepentingan orang lain bersedia untuk meminta proteksi kepada Perusahaan Asuransi.
3. Peristiwa (*accident*) yang tidak diduga atau tidak diketahui, peristiwa yang dapat menimbulkan kerugian.
4. Kepentingan (*interest*) yang diasuransikan, yang mungkin akan mengalami kerugian disebabkan oleh peristiwa itu.

2.2.4 Prinsip-prinsip Utama Asuransi

Menurut David L Bickelhaupt, yang dikutip Herman Darmawi (2006), dalam bukunya Manajemen Asuransi menjelaskan bahwa terdapat sembilan prinsip-prinsip utama asuransi, yaitu :

1. Prinsip Kepentingan (*insurable interest*)
Penutupan Asuransi harus berhubungan dengan harta benda yang diasuransikan.

2. Prinsip Penyebab Langsung (*proximate clause*)
Setiap peristiwa harus dapat diidentifikasi penyebab langsungnya.
3. Prinsip jaminan pembayaran ganti rugi (*indemnity*)
Penanggung akan membayar ganti rugi tertanggung yang mengalami kerugian karena peristiwa yang tidak diketahui sebelumnya.
4. Prinsip kepercayaan (*trustful*)
Penanggung menaruh kepercayaan bahwa tertanggung akan menyampaikan keterangan dan data yang sebenarnya mengenai kepentingan yang akan diasuransikan.
5. Prinsip itikad baik (*utmost good faith*)
Tertanggung harus mempunyai itikad baik untuk memberitahukan semua keterangan dan data yang diketahuinya atas kepentingan yang akan diasuransikan kepada penanggung.
6. Prinsip kontribusi (*Contribution*)
Penanggung berhak mengajak penanggung lain yang mempunyai kepentingan yang sama untuk ikut secara bersama membayar ganti rugi kepada seorang tertanggung.
7. Prinsip risiko yang dijamin (*insurable risk*)
Penanggung akan menetapkan risiko yang ditanggung oleh penanggung dalam setiap penerbitan polis.
8. Prinsip jumlah bilangan besar (*law of large number*)
Risiko yang diterima asuransi akan wajar dan efisien apabila memenuhi jumlah bilangan besar.
9. Prinsip subrogasi (*subrogation/ recovery*)
Subrogasi adalah hak penanggung yang telah memberikan ganti rugi kepada tertanggung untuk menuntut pihak lain yang mengakibatkan kepentingan asuransinya mengalami suatu peristiwa kerugian.

2.2.5 Aspek-aspek Hukum Asuransi

Hak dan kewajiban pihak yang terikat dalam persetujuan asuransi pada dasarnya diatur oleh UU No.2/1992 tentang Perasuransian. Karena kontrak asuransi pada umumnya merupakan suatu ikatan maka kitab Undang-undang Hukum Perdata

dan Hukum Dagang masih tetap mengatur perasuransian, sepanjang tidak bertentangan dengan UU No.2/1992.

Suatu kontrak merupakan perjanjian yang didasarkan pada hukum. Kitab Undang-undang Hukum Perdata Pasal 1320 menentukan untuk sahnya sebuah kontrak maka harus dipenuhi ketentuan-ketentuan yang dikehendaki oleh hukum. Ketentuan-ketentuan umum yang harus dipenuhi menurut Pasal 1320 adalah yang berikut ini :

1. Harus ada persetujuan dari pihak-pihak yang mengikatkan diri

Itu berarti bahwa salah satu pihak menawarkan dan tawaran diterima baik oleh pihak lain. Dalam asuransi, tawaran biasanya dilakukan melalui permohonan pertanggungan oleh calon nasabah. Metode yang paling sederhana yang biasa dipergunakan dalam asuransi kerugian adalah permohonan lisan kepada agen. Dalam asuransi jiwa atau kesehatan penawaran mesti dilakukan dengan permohonan tertulis.

Sebelum suatu kontrak efektif, penerimaan permohonan itu adalah penting. Dalam asuransi kerugian, agen biasanya mempunyai wewenang untuk mengikat atau menerima permohonan itu bahkan tanpa menerima pembayaran dari pemohon. Jika diperlukan perlindungan bisa dimulai segera, walau baru dengan permohonan lisan dan dengan persetujuan lisan oleh agen. "Binder tertulis" atau kontrak sementara bisa diterbitkan oleh agen dengan ketentuan bahwa kontrak tertulis akan disiapkan biasanya dalam 15 sampai 30 hari, tetapi hal ini tidak esensial untuk menjadi efektifnya perjanjian itu.

2. Tujuannya harus legal

Pengadilan tidak akan mendukung jika maksud perjanjian tidak legal atau bertentangan dengan politik pemerintah. Misalnya perjanjian menjadi tidak sah jika yang diasuransikan adalah mobil curian.

3. Kedua belah pihak harus kompeten/cakap
Berdasarkan hukum yang berlaku. Misalnya anak di bawah umur belum kompeten untuk melakukan perjanjian. Perusahaan asuransi yang belum mempunyai izin usaha merupakan pihak yang tidak kompeten.
4. Harus ada imbalan yang dipertukarkan
Persyaratan terakhir untuk sahnya sebuah kontrak adalah imbalan yang dipertukarkan oleh kedua belah pihak untuk persetujuan itu, misalnya, adanya hak atau kewajiban. Dalam asuransi, pelamar atau calon nasabah melakukan pembayaran premi atau kontrak baru menjadi efektif atas dasar janji pelamar itu untuk membayar serta untuk memenuhi kondisi-kondisi lainnya. Sedangkan imbalan dari penanggung adalah berupa janji untuk membayar kerugian atau menyediakan servis lain kepada tertanggung.

Jenis bidang usaha perasuransian menurut Pasal 3 UU No.2/1992 (Undang-undang tentang Usaha Perasuransian) dibagi atas :

1. Usaha Asuransi
Usaha Asuransi terdiri dari :
 - a. Asuransi Kerugian,
 - b. Asuransi Jiwa, dan
 - c. Reasuransi
2. Usaha penunjang Usaha Asuransi
 - a. Usaha Pialang Asuransi yang memberikan jasa perantara dalam penutupan Kontrak Asuransi dan penanggungan penyelesaian ganti rugi asuransi dengan bertindak untuk kepentingan tertanggung.
 - b. Usaha Penilaian Kerugian Asuransi, memberikan jasa penilaian terhadap kerugian pada Objek Asuransi yang dipertanggungkan.
 - c. Usaha konsultan aktuarial yang memberikan jasa segala jenis perhitungan matematis yang berkenaan dengan asuransi.
 - d. Usaha agen memberikan jasa keperantaraan, dalam rangka pemasaran jasa asuransi untuk dan atas nama penanggung.

2.2.6 Asuransi dan Risiko

Kelaziman setiap manusia selalu berusaha melindungi risiko (*risk averter*), dalam arti sedapat mungkin menghindarkan masalah yang didalamnya terkandung risiko. Sikap keberanian menanggung risiko, membawa konsekuensi pentingnya manusia senantiasa berjaga-jaga dari mempersiapkan masa depan.

Sikap ini dipandang oleh lembaga keuangan sebagai potensi bisnis. Karena itu mereka menawarkan program-program guna membantu para nasabah menghadapi risiko ketidakpastian dan persiapan masa tua nanti. Jasa utama yang mereka tawarkan adalah pembayaran sejumlah uang secara sekaligus (*lumpsum*) atau berkala (*annuity*) kepada para peserta program, bila suatu peristiwa terjadi atau di masa tua nanti setelah tidak bekerja lagi.

Untuk mendapatkan pembayaran tersebut, peserta harus membayar sejumlah iuran yang besarnya ditentukan berdasarkan ketentuan dan atau kesepakatan. Selain kesepakatan tentang peristiwa-peristiwa atau hal-hal yang menjadi dasar pembayaran sejumlah uang tersebut. Karena penyelesaian hak dan kewajiban berdasarkan kesepakatan-kesepakatan akan apa yang harus dilakukan dan apa yang akan terjadi, lembaga-lembaga keuangan ini disebut sebagai lembaga keuangan kontraktual. Dua lembaga keuangan kontraktual yang terkenal adalah perusahaan asuransi dan dana pensiun.

Para ahli berpendapat adanya sikap atau respon manusia di dalam menghadapi risiko, yaitu : menghindar, mengurangi, menahan, membagi dan mentransfer.

a. Menghindari Risiko

Menghindari risiko (*risk avoidance*) dilakukan dengan cara tidak melakukan hal-hal yang dianggap merugikan. Misalnya, seseorang yang merasa takut mengalami kerugian dari berdagang, harus memutuskan untuk tidak berdagang. Sikap ini memang dapat merugikan perekonomian secara keseluruhan, karena menyebabkan kekurangan pengusaha dan kehilangan semangat untuk maju menghadapi tantangan.

b. Mengurangi Risiko

Mengurangi risiko (*risk reduction*) dapat dilakukan misalnya dengan menyediakan obat-obatan untuk pertolongan pertama (P3K) di rumah. Penyediaan P3K tidak menghilangkan risiko kecelakaan, tetapi mengurangi bahaya dari kecelakaan dibanding jika tidak ada pertolongan pertama.

c. Menahan risiko

Menahan risiko (*risk retention*) dapat dilakukan dengan sikap sukarela (*voluntary*). Biasanya risiko yang rela kita tahan adalah risiko-risiko yang nilai kerugiannya atau kemungkinan terjadinya sangat kecil. Misalkan, risiko dari meletakkan sepatu sembarangan adalah kehilangan sepatu tersebut. Tetapi mungkin kita tidak peduli jika sepatu itu adalah sepatu butut. Menahan risiko menjadi beban yang berat bila nilai kerugiannya atau kemungkinan terjadinya sangat besar.

d. Membagi Risiko

Membagi risiko (*risk sharing*) dilakukan bila peluang terjadi kerugian ataupun besarnya kerugian yang dialami relatif besar. Kita dapat melakukan kerja sama dengan orang lain untuk membagi risiko tersebut.

e. Mentransfer Risiko

Mentransfer risiko (*risk transfer*) dilakukan dengan cara memindahkan risiko kerugian kepada pihak yang lain. Hal inilah yang dilakukan oleh perusahaan asuransi. Bila sebuah perusahaan di Indonesia mengirimkan sejumlah barang ke negara lain ingin memindahkan risiko kerugian yang disebabkan oleh kecelakaan atau karena hal lainnya, perusahaan tersebut dapat menggunakan jasa asuransi.

2.2.7 Industri Perasuransian

Institusi yang mengelola asuransi disebut sebagai perusahaan asuransi. Perusahaan asuransi menurut ketentuan undang-undang asuransi nomor 2 tahun 1992 dapat mengelola produk asuransi, yaitu asuransi jiwa dan atau asuransi kerugian atau

asuransi umum. Keseluruhan dari kegiatan bisnis asuransi adalah menggambarkan industri perasuransian.

Industri perasuransian atau industri asuransi merupakan salah satu unsur dari industri keuangan, disamping unsur lainnya, seperti : Perbankan, dana pensiun, pembiayaan, sekuritas dan pegadaian. Pada keseluruhan pelaku industri inilah bisa terlihat bagaimana kiprah asuransi yang diukur dari sisi peranan berupa bagian sumbangan atau pangasanya (*market share*).

Peranan industri asuransi diukur dari pangsa pasar yang diraihinya dalam industri keuangan ternyata belumlah besar. Data pada bulan Agustus 2009 menunjukkan komposisi pangsa pasar industri jasa keuangan, yaitu :

- | | | |
|--------------------------|---|--------|
| a. Perbankan | : | 83,79% |
| b. Perusahaan Pembiayaan | : | 5,77% |
| c. Asuransi | : | 5,39% |
| d. Dana Pensiun | : | 3,13% |
| e. Perusahaan Sekuritas | : | 1,42% |
| f. Pegadaian | : | 0,50% |

Sumber : Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah, 2009

Walaupun pangsa dari pada asuransi belum besar, namun seperti keyakinan banyak pihak bahwa asumsi memiliki peluang tumbuh dan berkembang sangat besar.

2.2.8 Solvabilitas Asuransi

Perusahaan asuransi dan perusahaan reasuransi yang melakukan kegiatan usahanya di Indonesia menurut ketentuan wajib memelihara tingkat solvabilitas yaitu selisih antara kekayaan yang diperkenankan (*admitted asset*) dengan jumlah kewajiban dan modal disetor perusahaan yang bersangkutan.

Peraturan terbaru mengenai perusahaan dan reasuransi adalah Surat Keputusan Menteri Keuangan tentang Kesehatan Perusahaan Asuransi dan Usaha

Perasuransian dan Surat Keputusan Ketua Bapepam-LK tentang Batas Tingkat Solvabilitas Minimum (BTSM). Dari kedua SK tersebut ada tiga konsep yang saling berhubungan yaitu RBC, BTSM, dan *Asset Default Risk*.

Risk Based Capital

RBC merupakan rasio antara :

- a. Aktiva bersih perusahaan asuransi menurut nilai buku (*book value*) atau selisih antara aktiva yang diukur dengan “*admitted asset*” seperti tercantum dengan SK Menteri Keuangan dengan;
- b. Batas Tingkat Solvabilitas Minimum (BTSM) yang cara perhitungannya ditetapkan berdasarkan SK Ketua Bapepam-LK.

Kita harus melakukan perhitungan untuk selisih aktiva bersih dan BTSM terlebih dahulu. Perusahaan asuransi harus mempunyai RBC minimal sebesar 120%.

Batas Tingkat Solvabilitas Minimum

Disebutkan pada Pasal 1 dari SK nomor PER-02/BL/2009 tentang Pedoman Perhitungan Batas Tingkat Solvabilitas Minimum bagi Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi, sebagai berikut :

“Batas tingkat solvabilitas minimum bagi Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Keputusan Menteri Keuangan Nomor 424/KMK.06/2003 tanggal 30 September 2003 tentang Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi sebagaimana telah beberapa kali dirubah terakhir dengan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 158/PMK.010/2008 tanggal 28 Oktober 2008, ditetapkan berdasarkan besarnya risiko kerugian yang mungkin timbul sebagai akibat dari deviasi dalam pengelolaan kekayaan dan kewajiban”

Batas Tingkat Solvabilitas Minimum (BTSM) adalah jumlah minimum tingkat solvabilitas yang harus dimiliki perusahaan asuransi atau perusahaan reasuransi, yaitu sebesar jumlah dana yang dibutuhkan untuk menutupi risiko kerugian yang mungkin timbul sebagai akibat dari deviasi dalam pengelolaan kekayaan dan kewajiban. BTSM terdiri dari enam komponen, yaitu :

1. Kegagalan pengelolaan kekayaan;
2. Ketidakseimbangan antara proyeksi arus kekayaan dan kewajiban;

3. Ketidakseimbangan antara nilai kekayaan dan kewajiban dalam setiap jenis mata uang asing;
4. Perbedaan antara beban klaim yang terjadi dengan beban klaim yang diperkirakan;
5. Ketidakcukupan premi akibat perbedaan hasil investasi yang diasumsikan dalam penetapan premi dengan hasil investasi yang diperoleh; dan
6. Ketidakmampuan pihak reasuradur untuk memenuhi kewajiban membayar klaim.

Asset Default Risk

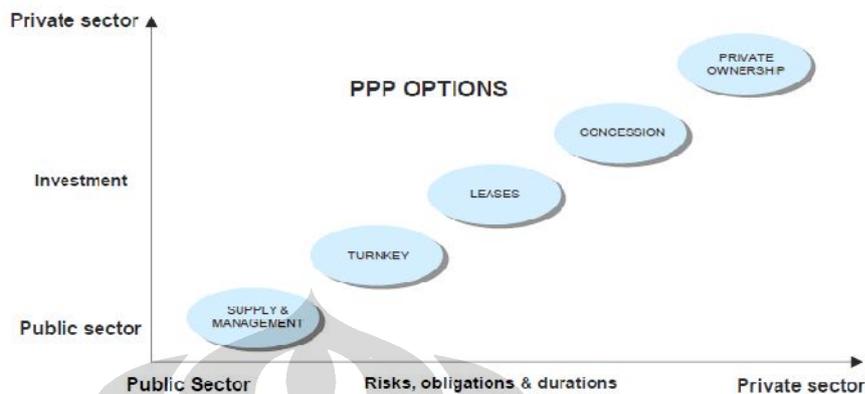
BTSM untuk *Asset Default Risk* atau kegagalan pengelolaan kekayaan menunjukkan berapa alokasi adalah jumlah dana yang dibutuhkan untuk menutup risiko kerugian yang mungkin timbul sebagai akibat dari deviasi dalam pengelolaan kekayaan dan kewajiban. Langkah-langkah perhitungan selengkapnya adalah sebagai berikut :

1. Risiko kegagalan dalam pengelolaan kekayaan timbul dari kemungkinan adanya :
 - a. Kehilangan atau penurunan nilai kekayaan; dan
 - b. Kehilangan atau penurunan hasil pengembangan kekayaan.
2. Jumlah dana yang dibutuhkan untuk menanggulangi risiko kegagalan pengelolaan tiap-tiap jenis kekayaan yang diperkenankan ditentukan dengan mengalikan faktor risiko untuk jenis kekayaan tersebut dengan nilai kekayaannya;
3. Faktor risiko untuk setiap jenis kekayaan yang diperkenankan ditetapkan sesuai daftar risiko yang telah ditetapkan dalam SK Ketua Bapepam-LK.

2.2. MODEL KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA

Kerjasama pemerintah dan swasta telah membuka peluang swasta dalam penyediaan fasilitas dan pelayanan infrastruktur. Model kerjasama pemerintah dan swasta bervariasi dilihat dari kepemilikan infrastruktur, pihak yang melakukan investasi, pembagian risiko Manual Pedoman Pelaksanaan Perpres 67/2005, 2006) dan lama kontrak.

Model kerjasama pemerintah dan swasta dapat diklasifikasikan ke dalam lima kategori dilihat dari urutan peningkatan keterlibatan dan asumsi risiko oleh pihak swasta. Kelima kategori tersebut adalah (UNESCAP, 2007) :



Gambar 2.1 Model Kerjasama Pemerintah Dan Swasta

Tabel dibawah ini menguraikan lebih rinci model-model kerjasama pemerintah dan swasta.

Tabel 2.1 Klasifikasi Kerjasama Pemerintah Dan Swasta

Broad category	Main variants	Ownership of capital assets	Responsibility of investment	Assumption of risk	Duration of contract (years)
Supply and management contract	Outsourcing	Public	Public	Public	1-3
	Maintenance management	Public	Public/Private	Private/Public	3-5
	Operational management	Public	Public	Public	3-5
Turnkey		Public	Public	Private/Public	1-3
Affermage/Lease	Affermage	Public	Public	Private/Public	3-20
	Lease*	Public	Public	Private/Public	3-20
Concessions	Franchise	Public/Private	Private/Public	Private/Public	3-7
	BOT**	Public/Public	Private/Public	Private/Public	15-30
Private ownership of assets (PFI type)	BOO/DBFO	Private	Private	Private	Indefinite
	PFI***	Private/Public	Private	Private/Public	10-30
	Divestiture	Private	Private	Private	Indefinite

* Build-Lease-Transfer (BLT) is a variant.

** Build-Operate-Transfer (BOT) has many other variants such as Build-Transfer-Operate (BTO), Build-Own-Operate-Transfer (BOOT) and Build-Rehabilitate-Operate-Transfer (BROT).

*** The Private Finance Initiative (PFI) model has many other names. In some cases asset ownership may be transferred to the public sector

Sumber : UNESCAP, 2007

2.3. SIKLUS KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA

Siklus kerjasama pemerintah dan swasta merupakan tahapan-tahapan yang harus dilalui sebuah proyek infrastruktur yang ditawarkan pemerintah, agar dapat dikerjasamakan dengan pihak swasta. Siklus ini diatur oleh Perpres No. 67 tahun 2005 yang kemudian diubah menjadi Perpres No. 13 tahun 2010. Siklus kerjasama pemerintah dan swasta ini terbagi menjadi lima tahapan yaitu tahap identifikasi dan seleksi proyek, tahap studi kelayakan, tahap tender, tahap negosiasi dan tahap manajemen kontrak. Pada tahap manajemen kontrak, akan dibagi menjadi 3 sub tahapan yaitu tahap *Build* (pembangunan), tahap *Operate* (pengoperasian), tahap *Transfer* (pengambilalihan/penyerahan).



Gambar 2.2 Siklus Kerjasama Pemerintah Dan Swasta Di Indonesia

Sumber Bappenas, 2009

2.3.1. Tahap Identifikasi & Seleksi Proyek

Tahap identifikasi dan seleksi proyek adalah tahap yang menganalisa kebutuhan dan proses penetapan proyek dilakukan. Analisa kebutuhan sebaiknya dilaksanakan sejak awal atau seperti pada saat proses perencanaan nasional. Analisa kebutuhan mencakup :

1. Memastikan bahwa proyek memiliki dasar pemikiran teknis dan ekonomis yang kuat.
2. Memastikan bahwa proyek disertakan dalam program pembangunan pemerintah.
3. Memastikan bahwa proyek mendapat dukungan dari pemangku kepentingan/*stakeholder* terkait.

Pada tahap ini dilakukan identifikasi proyek mana yang lebih baik, apakah pembiayaan melalui APBN atau melalui swasta. Jika tahap ini dianggap layak maka berlanjut ke tahap berikutnya. Namun sebaliknya, jika dianggap tidak layak, maka perlu dukungan pemerintah terkait jaminan atas risiko yang akan diterima

Universitas Indonesia

oleh swasta, sehingga proyek tersebut mendapatkan komitmen pendanaan dari perbankan (*bankable*). Identifikasi proyek sebaiknya menyertakan masukan dari pemangku kepentingan sebagai berikut :

1. Badan Pemberi Kontrak : setiap tahun semua proyek akan disaring untuk mengidentifikasi pelaksanaannya berdasarkan kerjasama pemerintah dan swasta.
2. Kementerian/Lembaga terkait : dalam keadaan tertentu, kementerian dapat mengusulkan tambahan proyek lain yang menjadi prioritas nasional.
3. Departemen Dalam Negeri dan Pemerintah Daerah : Pemerintah Daerah diberi kesempatan untuk mengajukan proyek tambahan yang bukan program Kementerian terkait.
4. Masukan dari pemangku kepentingan seperti pengguna, sektor pemerintahan, Lembaga Swadaya Masyarakat dan pihak swasta.
5. Lembaga multilateral atau bilateral juga diajak berkonsultasi mengenai proyek yang menarik atau memerlukan pendanaan.

Proyek kerjasama pemerintah dan swasta diidentifikasi dengan mempertimbangkan empat faktor yaitu analisis biaya dan manfaat sosial, kesesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional/daerah dan rencana strategis sektor infrastruktur, kesesuaian lokasi proyek dengan Rencana Tata Ruang Wilayah dan keterkaitan antar sektor infrastruktur dan antarwilayah. Setiap usulan proyek yang akan dikerjasamakan harus disertai dengan pra studi kelayakan, rencana bentuk kerjasama, rencana pembiayaan proyek dan sumber dananya serta rencana penawaran kerjasama yang mencakup jadwal, proses dan cara penilaian.

Dalam melakukan identifikasi proyek yang akan dikerjasamakan, Menteri/Kepala lembaga/Kepala daerah melakukan konsultasi publik. Konsultasi publik perlu dilakukan terkait dengan analisis lingkungan dan sosial. Konsultasi dilaksanakan beberapa kali selama proyek untuk mengidentifikasi pokok persoalan yang muncul. Untuk proyek berskala besar dilakukan tiga kali yaitu selama seleksi dan prioritas proyek, selama masa awal pekerjaan proyek dan saat draft laporan sudah

tersedia. Yang paling bertanggung jawab pada tahap ini adalah penanggung jawab kerjasama/pemberi/pembuat kontrak (*contracting agency*) yaitu kementerian/lembaga terkait dengan jenis-jenis infrastruktur yang masuk dalam skema kerjasama pemerintah dan swasta.

2.3.2. Tahap Studi Kelayakan

Tahap ini merupakan tahap persiapan proyek yang dibagi menjadi dua tahap yaitu menyiapkan kerangka kelayakan usaha dan menyiapkan laporan kesiapan proyek atau dengan kata lain studi kelayakan. Menurut Perpres No. 67 tahun 2005, instansi pembuat kontrak harus melakukan pra-studi kelayakan atas proyek yang dikerjakakan sebelum dilelangkan. Landasan bagi studi kelayakan adalah :

1. Pemerintah harus yakin bahwa proyek dapat dilangsungkan dari segi teknis, ekonomi dan finansial dan tidak mempunyai risiko besar atau dampak negatif sosial dan dampak lingkungan hidup yang besar.
2. Kebutuhan akan dukungan dalam bentuk apapun khususnya dukungan keuangan apapun dari pemerintah harus diketahui dan pilihan-pilihannya harus dianalisis.
3. Pemerintah perlu mempunyai informasi selengkap mungkin untuk menyusun dokumentasi penawaran.
4. Instansi pembuat kontrak harus mempunyai informasi sama lengkap seperti yang dimiliki oleh penawar supaya dapat melakukan negosiasi dalam posisi yang kuat.

Oleh karena itu studi kelayakan harus disiapkan sebelum melelangkan suatu proyek kerjasama pemerintah dan swasta. Unsur-unsur studi kelayakan adalah :

1. Evaluasi teknis proyek – prakiraan kebutuhan, termasuk survei kebutuhan khusus jika diperlukan. Prakiraan tersebut hendaknya untuk jangka pendek, menengah dan panjang dan hendaknya menyediakan berbagai skenario dan tingkat sensitivitas. Rancangan awal yang dilakukan termasuk survei teknis cukup untuk menyusun perkiraan biaya modal sampai dalam batas akurasi 20%.

2. Analisa manfaat biaya sosial – landasan proyek, manfaat dan kajian-kajian kuantitatif sesuai dengan panduan yang diberikan. Mencakup pernyataan dampak lingkungan hidup yang menetapkan semua dampak utama, mitigasi yang diusulkan dan perkiraan kasar biaya-biaya mitigasi. Selain itu juga mengidentifikasi semua dampak sosial dan penyelesaiannya.
3. Analisis aspek bisnis/komersial – model keuangan harus dihasilkan dalam bentuk yang sederhana namun lengkap. Skenario-skenario keuangan harus diuji termasuk tarif, kenaikan tarif, pilihan perbandingan hutang-modal, pilihan pengembalian hutang. Hasil keluaran dari analisis ini mencakup *Financial Internal Rate of Return* (FIRR), pembayaran kembali dan rasio kecukupan pengembalian hutang. Dukungan pemerintah, biaya-biaya dan waktu penyediaan setiap dukungan juga harus diidentifikasi
4. Analisis dan kajian risiko – risiko-risiko yang mungkin terjadi harus diidentifikasi, dianalisa dan dimitigasi.
5. Usulan bentuk skema kerjasama pemerintah dan swasta – bentuk skema perlu ditinjau untuk melihat kelebihan dan kekurangan yang mungkin ada pada masing-masing jenis kerjasama yang berkaitan dengan proyek sehingga didapatkan rekomendasi jenis kerjasama pemerintah dan swasta yang paling tepat.

Analisis juga perlu dilakukan terhadap Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM), Rencana tata Ruang Wilayah (RTRW) yang mendukung proyek yang akan dikerjasamakan. Termasuk aspek hukum dan kelembagaan yang ada di pemerintah. Penanggung jawab pada tahap ini masih penanggung jawab kerjasama/pemberi/pembuat kontrak (*contracting agency*) serta bila memungkinkan mendapat dukungan dari konsultan untuk persiapan proyek.

2.3.3. Tahap Tender

Prinsip dasar pada Perpres No.67 tahun 2005 mengenai pengadaan pemegang konsesi kerjasama pemerintah dan swasta harus dilaksanakan melalui penawaran bersaing yang transparan, adil dan bertanggungguat. Tujuan utama pengadaan berdasarkan kerjasama pemerintah dan swasta adalah mengatur pengadaan

pemegang konsesi kerjasama pemerintah dan swasta, serta beberapa pengadaan barang dan jasa seperti yang ada dalam kontrak jasa. Berdasarkan bentuk kerjasama pemerintah dan swasta seperti BOT pengadaan barang dan jasa ditangguhkan hingga konsesi kerjasama pemerintah dan swasta diserahkan. Namun, hal tersebut senantiasa menjadi tanggung jawab pihak swasta yang memperoleh konsesi. Setelah penyerahan konsesi, pihak swasta melaksanakan pengadaan barang dan jasa melalui kontrak EPC (*engineering, procurement and construction*) atau perencanaan, pengadaan dan pembangunan. Keppres No. 80 tahun 2003 yang mengatur pengadaan publik (pemerintah) tidak bisa digunakan untuk proyek kerjasama pemerintah dan swasta. Penanggung jawab pada tahap ini adalah penanggung jawab/pemberi/pembuat kontrak (*contracting agency*) dan bila memungkinkan dibantu oleh independen regulator.

2.3.4. Tahap Negosiasi

Negosiasi terjadi sebelum perjanjian kerjasama pemerintah dan swasta ditandatangani. Proses negosiasi dapat berlangsung lama dan tergantung pada kompleksitas konsesi yang dinegosiasikan. Kunci dari negosiasi adalah tetap mengutamakan tujuan pemerintah dan pada saat yang sama menjaga fleksibilitas sampai tercapainya kesepakatan yang bisa diterima oleh masing-masing pihak yaitu instansi pemerintah atau badan pemberi/pembuat kontrak (*contracting agency*) dan calon pemegang konsesi.

Perlu dipertimbangkan bahwa negosiasi kontrak kerjasama pemerintah dan swasta merupakan *zero-sum game* dimana jika ada pihak yang diuntungkan maka akan ada pihak yang dirugikan. Namun hal ini tidak menjadikan pemerintah menempatkan pihak swasta sebagai musuh dalam bernegosiasi, karena bisa kontraproduktif. Hal ini tertuang dalam Perpres No. 67 tahun 2005 mengenai prinsip kerjasama pemerintah dan swasta.

Dasar-dasar negosiasi adalah :

1. Berpengalaman, yang berkembang seiring waktu.

2. Studi kelayakan yang menguraikan tolak ukur kunci proyek termasuk aspek pengusahaan proyek dan sebagai dasar RFP.
3. Dokumen lelang yang menguraikan kesesuaian peserta lelang dengan persyaratan dalam RFP.

Terdapat hal-hal utama dalam RFP yang digolongkan pemerintah sebagai *non-negotiabel* (tidak dapat ditawar). Peserta lelang yang tidak dapat memenuhi persyaratan tersebut akan didiskualifikasi dan dianggap gagal. Adapun hal-hal utama tersebut dalam negosiasi biasanya meliputi :

1. Pembebasan lahan.
2. Biaya investasi proyek.
3. Tarif.
4. Masa Konsesi.
5. Beban atau alokasi risiko.
6. Spesifikasi teknis.
7. Pilihan negosiasi ulang mengenai hal-hal tertentu.
8. Hal-hal lain yang bersifat khusus untuk proyek tertentu.

Ada pula hal-hal lainnya dalam RFP yang tidak mungkin dipenuhi atau memberatkan peserta lelang. Pada kondisi ini pemerintah akan membuka kesempatan terjadinya penjelasan, diskusi dan negosiasi.

2.3.5. Tahap Manajemen kontrak

Kegiatan manajemen kontrak harus didefinisikan, dialokasikan dan disetujui dengan sebaik-baiknya karena merupakan aspek utama sebelum dilakukannya penandatanganan kontrak. Hal ini dikarenakan manajemen kontrak melibatkan alokasi tugas dan alokasi biaya pemantauan serta pengelolaan yang akan dianggarkan selama masa konsesi. Manajemen kontrak harus bersifat fleksibel untuk alasan yang sama yaitu harus mengupayakan dan memperkirakan terlebih dahulu perubahan-perubahan selama masa konsesi hingga masa yang akan datang.

Manajemen kontrak adalah kegiatan untuk memastikan terpenuhinya peran dan tanggung jawab yang tertuang dalam kontrak sehingga paduan penyediaan jasa menjadi terwujud. Manajemen kontrak berbicara mengenai *whole life performance* (kinerja sepanjang masa) serta pemantauan berkelanjutan terhadap konsesi dan kontrak. Tujuannya adalah memastikan pemegang konsesi mematuhi ketentuan dalam kontrak selama berlakunya kontrak tersebut.

Manajemen kontrak dibagi menjadi 4 fase yaitu fase pra konstruksi, fase konstruksi, fase pengoperasian dan fase pemindahtanganan aset atau pelelangan ulang. Tujuan dari fase-fase tersebut adalah terciptanya pemerintahan yang bersih dan bertanggungjawab, sehingga sektor swasta dapat terus bekerja di wilayah kepentingan pemerintah serta terlibat dalam rangkaian pengawasan dan pertimbangan melalui himpunan prosedur pengawasan yang seksama yang meliputi pedoman, peraturan dan persetujuan.

Tugas-tugas tersebut memerlukan peran pemerintah untuk melaksanakan dua tugas yang berbeda namun saling tumpang tindih, yaitu :

1. Persiapan, perencanaan dan perjanjian/persetujuan terhadap rencana manajemen kontrak (*CM Plan*) sebelum dilaksanakannya penandatanganan kontrak.
2. Pelaksanaan rencana manajemen kontrak (*CM Plan*).

Pengelolaan kontrak meliputi ketentuan pokok berikut ini yaitu :

1. Memantau pemenuhan di semua fase.
2. Mengelola alokasi risiko yang disepakati sehingga pemindahan alokasi risiko yang tidak terencana dapat dihindari.
3. Pengelolaan perubahan yang tidak terelakkan yang mungkin akan terjadi selama masa konsesi.
4. Berkaitan dengan kinerja mitra yang tidak memuaskan.

Manajemen kontrak bermula dari penyusunan kontrak yang baik selama masa pengadaan/penyiapan proyek dan termasuk perjanjian selama proses negosiasi.

Manajemen kontrak berlanjut selama berlangsungnya proyek dengan fungsi manajemen dan pemantauan efektif dari proyek yang penting terlaksana melalui rencana manajemen kontrak dan melalui struktur kelembangaan yang efektif.

Manajemen kontrak meliputi :

1. Persiapan, perjanjian dan pelaksanaan rencana manajemen kontrak (*CM Plan*). Hal tersebut termasuk mengembangkan aturan-aturan dalam pengelolaan kontrak seperti meningkatkan sistem pemotongan biaya dari pembayaran kinerja yang tidak memuaskan, pihak mana yang akan membayar biaya pemantauan, pembayaran hanya untuk jasa/layanan berdasarkan kontrak, pemantauan dan pengawasan kontrak.
2. Pembiayaan – dukungan pemerintah untuk proyek kerjasama pemerintah dan swasta sangat penting. Kementerian Keuangan akan menyiapkan dukungan tersebut berdasarkan Perpres no. 67 tahun 2005 dan badan pemberi kontrak perlu berhubungan dengan Kementerian Keuangan terkait pokok persoalan termasuk pemantauan dan pemeriksaan keuangan.
3. Pemantauan nilai aset yang tersisa – diakhir masa penggunaan, aset akan dipindahtangankan kembali ke badan pemberi kontrak. Oleh karena itu dibutuhkan pemantauan kondisi aset dan persetujuan pada kontrak konsesi mengenai kondisi aset saat kontrak berakhir.

2.5 PEMBIAYAAN PROYEK INFRASTRUKTUR DALAM KERANGKA KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA

Infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988 dalam Kodoatie, 2005). Sistem infrastruktur dan sistem ekonomi masyarakat mempunyai hubungan yang erat serta saling mempengaruhi diantara keduanya. Sesuai hubungan yang erat ini maka harus ada penyelesaian untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur bagi peningkatan kehidupan ekonomi masyarakat. Sementara untuk membangun proyek infrastruktur dibutuhkan

pembiayaan yang tidak sedikit sehingga pemerintah berkewajiban mencari solusi untuk mengatasi permasalahan pembiayaan infrastruktur ini.

2.5.1 Pengertian Pembiayaan, Proyek dan Infrastruktur

Pembiayaan atau financing, yaitu pendanaan yang diberikan oleh suatu pihak kepada pihak lain untuk mendukung investasi yang telah direncanakan, baik dilakukan sendiri maupun lembaga. Dengan kata lain, pembiayaan adalah pendanaan yang dikeluarkan untuk mendukung investasi yang telah direncanakan (Muhamad, 2005).

Proyek adalah kegiatan yang dapat direncanakan dan dilaksanakan dalam satu bentuk kesatuan dengan mempergunakan sumber-sumber untuk mendapatkan benefit (Clive Gray, 1991). Sementara menurut Muljadi (1988), proyek merupakan suatu rangkaian aktivitas yang dapat direncanakan yang di dalamnya menggunakan sumber-sumber (*inputs*) misalnya uang dan tenaga kerja, untuk mendapatkan manfaat (*benefits*) atau hasil (*returns*) di masa yang akan datang. Kadariah (1988) menyebutkan proyek adalah investasi terkecil yang secara ekonomis dan teknis dapat dijalankan (*feasible*). Pelaksanaan proyek menggunakan sumber-sumber yang dapat berupa barang modal, tanah, bahan-bahan setengah jadi, bahan-bahan mentah, tenaga kerja dan waktu. *Benefit* sebagai hasil yang diharapkan dari suatu proyek dapat berbentuk tingkat konsumsi yang lebih besar, penambahan kesempatan kerja, perbaikan tingkat pendidikan atau kesehatan dan perubahan perbaikan suatu sistem atau struktur (Clive Gray, 1991).

Dalam World Bank Report, infrastruktur dibagi dalam 3 golongan yaitu:

- a. Infrastruktur Ekonomi, merupakan aset fisik yang menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi final meliputi *public utilities* (telekomunikasi, air minum, sanitasi dan gas), *public works* (bendungan, saluran irigasi dan drainase) serta sektor transportasi (jalan, kereta api, angkutan pelabuhan dan lapangan terbang).
- b. Infrastruktur Sosial, merupakan aset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat meliputi pendidikan (sekolah dan perpustakaan), kesehatan (rumah sakit, pusat kesehatan) serta untuk rekreasi (taman, museum dan lain- lain).

Universitas Indonesia

- c. Infrastruktur Administrasi/Institusi, meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi serta kebudayaan.

Selain itu ada yang membagi infrastruktur menjadi:

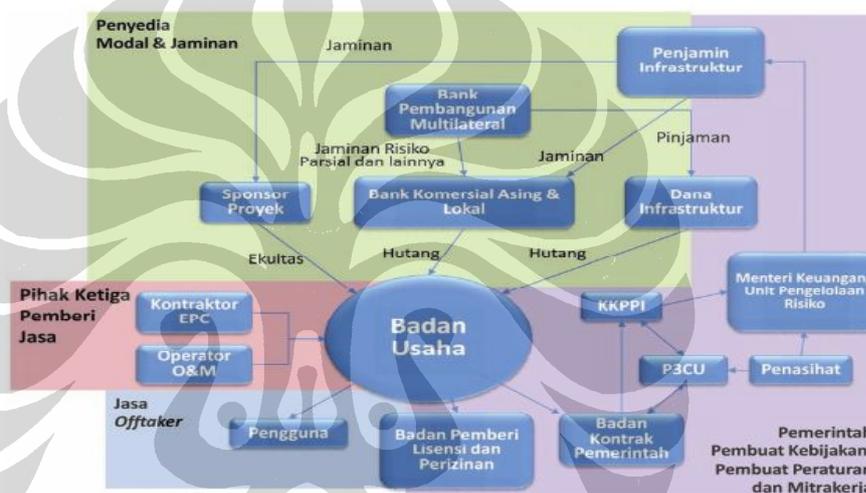
- a. Infrastruktur dasar (*basic infrastructure*) meliputi sektor yang mempunyai karakteristik publik dan kepentingan yang mendasar untuk sektor perekonomian lainnya, tidak dapat diperjualbelikan (*non-tradable*) dan tidak dapat dipisah baik secara teknis maupun spasial. Contohnya: jalan raya, kereta api, kanal, pelabuhan laut, drainase, bendungan, dan sebagainya.
- b. Infrastruktur pelengkap (*complementary infrastruktur*). Contohnya: seperti gas, listrik, telepon dan pengadaan air minum.

Dalam pembahasannya infrastruktur dapat dikatakan memiliki sifat sebagai barang publik. Barang publik mempunyai dua ciri utama dari sisi penggunaannya (konsumsi barang publik) yaitu *non-rivalry* dan *non-excludable*. *Rivalry* merupakan sifat rivalitas atau persaingan dalam mengkonsumsi atau menggunakan suatu barang. Maksudnya adalah jika suatu barang digunakan oleh seseorang (pengguna), barang tersebut tidak dapat digunakan oleh orang lain (pengguna). Jika seseorang mengkonsumsi atau menggunakan satu barang dan tidak terjadi persaingan dengan orang lain dalam mengkonsumsi barang tersebut sehingga tidak mempengaruhi kepuasan seseorang dalam mengkonsumsi barang tersebut, maka dapat disebut sebagai barang publik.

Excludable merupakan sifat mengeluarkan atau menghalangi seseorang dalam mengkonsumsi atau menggunakan suatu barang. Artinya, keinginan seseorang (pengguna) dalam mengkonsumsi suatu barang dapat dihalangi dengan oleh pihak lain (pemasok). Sebagai contoh adalah jalan tol yang penggunaannya dapat dibatasi dengan pemberlakuan tarif tol dalam penggunaannya. Dengan kata lain, apabila konsumsi seseorang dalam penggunaan suatu barang tidak dapat dibatasi oleh pihak lain, maka barang tersebut dapat disebut barang publik.

2.5.2 Pihak-Pihak Utama dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta di Indonesia.

Pembangunan suatu proyek dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta terdapat beberapa pihak yang ikut serta dalam proyek infrastruktur KPS dimana masing-masing mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting untuk rewujudkan pembangunan suatu proyek. Dalam Buku Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian yang berjudul “KPS Panduan Bagi Investor Dalam Investasi Di Bidang Infrastruktur”, 2010, disampaikan Pihak-pihak utama dan hubungan yang ada diantara mereka dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta. Pihak-pihak tersebut adalah sebagai berikut:



Gambar 2.3 Pihak-Pihak Utama dalam Kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta

Sumber: Buku Panduan Bagi Investor Dalam Investasi Bidang Infrastruktur, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2010

1. Badan Usaha yang merupakan badan hukum Indonesia yang dimiliki oleh para Sponsor Proyek, yang menandatangani Perjanjian Kerjasama (PK) atau Cooperation Agreement dengan Badan Kontrak Pemerintah atau Government Contracting Agency (GCA), atau yang mendapatkan lisensi dari Pemerintah untuk menyediakan jasa tertentu atau infrastruktur berdasarkan KPS. Badan usaha dalam Panduan ini dan didalam peraturan-peraturan pemerintah disebut juga sebagai “Badan Usaha”.
2. Bank Komersial Asing dan Domestik menyediakan pendanaan berupa kredit untuk Proyek. Bank lokal tersebut dapat menyediakan pendanaan berupa

Universitas Indonesia

kredit untuk proyek-proyek kecil, namun untuk proyek-proyek yang besar pada umumnya diperlukan pendanaan dari pihak asing. maka pendanaan asing melalui pinjaman pada umumnya memerlukan penguatan-penguatan kredit.

3. Bank Pembangunan Multilateral termasuk Bank Dunia, Bank Pembangunan Asia (ADB), dan afiliasinya seperti Asosiasi Penjamin Investasi Multilateral atau Multilateral Investment Guarantee Association (MIGA). Pada situasi tertentu, badan ini dapat menyediakan penambahan fasilitas kredit antara lain dalam bentuk jaminan risiko parsial atau *partial risk guarantees* (PRGs) kepada perusahaan-perusahaan ataupun para kreditur proyek.
4. Para Sponsor Proyek merupakan para pemegang saham dari Badan usaha. Sponsor Proyek ini dapat terdiri dari investor lokal ataupun asing dan pada umumnya mereka bertanggung jawab untuk melakukan pengembangan proyek selain dari penempatan modal. Mereka biasa disebut juga dalam Panduan ini sebagai “pelaksana pembangunan” atau disebut “*developers*.”
5. Penjaminan Infrastruktur, yang dikenal sebagai PT. Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII), telah didirikan oleh Pemerintah Indonesia untuk menyediakan penjaminan-penjaminan atas kewajiban-kewajiban pemerintah yang timbul berdasarkan perjanjian-perjanjian KPS.
6. Dana Infrastruktur, yang dikenal sebagai Indonesian Infrastructure Fund (IIF), didanai oleh Pemerintah Indonesia (melalui PT. Sarana Multi Infrastruktur), bank pembangunan multilateral, Korporasi Keuangan Internasional atau the International Finance Corporation (IFC) dan Pemerintah Jerman untuk memberikan kredit bagi kegiatan infrastruktur di Indonesia. Pihak-pihak tersebut dapat menyediakan fasilitas kredit sebagian dari jumlah pinjaman uang dibutuhkan oleh debitur.
7. Pihak Ketiga Pemberi Jasa, kemungkinan akan diikuti sertakan oleh Badan usaha untuk berbagai macam kepentingan pembangunan dan pelaksanaan

Universitas Indonesia

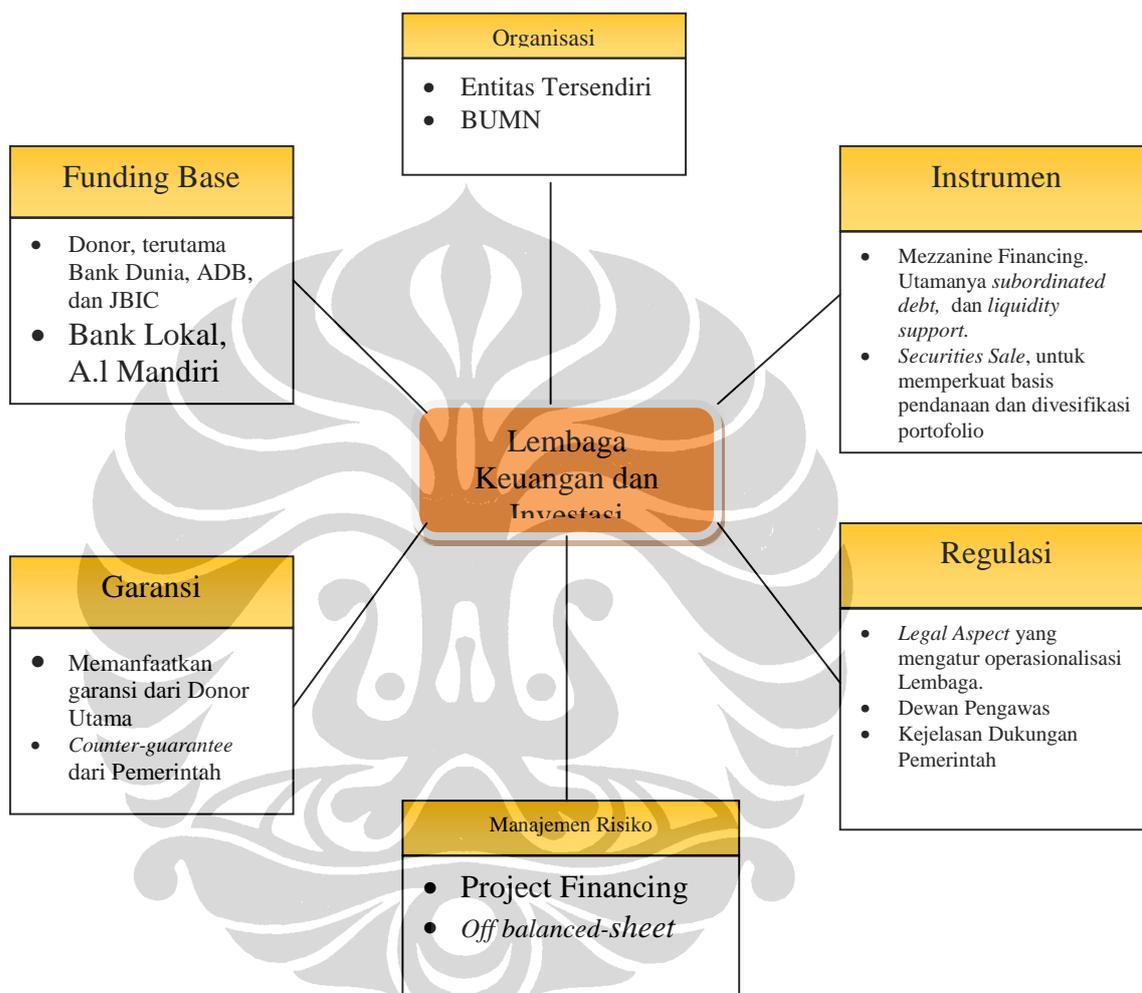
proyek, termasuk perengkayasa teknik, pengadaan dan konstruksi (EPC), kegiatan operasional dan perawatan atau *Operation and Maintenance* (O&M) dan lain-lain. Jasa-jasa ini akan dituangkan dalam perjanjian-perjanjian tersendiri yang dibuat antara Badan usaha dan pemberi jasa tertentu tersebut.

8. Para Pengguna dapat merupakan pembeli tunggal atau *single off-taker* seperti PT. Perusahaan Listrik Negara (Persero), atau anggota dari perusahaan publik umum dalam hal ini proyek jalan tol dan jalan kereta api. Akan ada suatu perjanjian yang ditandatangani oleh off-taker seperti misalnya perjanjian pembelian tenaga listrik atau Power Purchase Agreement (PPA) dalam penyediaan ketenagalistrikan.
9. Badan yang Mengeluarkan Lisensi dan Perizinan merupakan badan-badan Pemerintah yang bertanggung jawab untuk melakukan pengelolaan lingkungan, investasi asing dan pendirian perusahaan sebagai contoh: Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), tenaga kerja dan imigrasi, dan badan-badan lainnya yang diperlukan oleh Badan usaha untuk memperoleh berbagai izin dan persetujuan untuk melaksanakan kegiatan operasinya.
10. Badan Kontrak Pemerintah atau Government Contracting Agency (GCA) adalah kementerian, instansi pemerintah atau propinsi, kabupaten atau kotamadya, sebagaimana dimaksudkan dalam peraturan pemerintah, yang mengadakan tender-tender atas suatu proyek dan menjadi mitra investor untuk proyek tersebut. CGA akan mengadakan kontrak dengan Badan usaha untuk melaksanakan proyek melalui suatu Perjanjian Kerjasama (PK) atau Cooperation Agreement atau akan menerbitkan izin untuk Badan usaha dalam rangka mengelola proyek KPS.
11. Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur, KKPPi merupakan komite antar kementerian yang diketuai oleh Menteri Koordinasi Bidang Perekonomian yang bertanggung jawab untuk melakukan koordinasi atas kebijakan yang terkait dengan upaya percepatan penyediaan infrastruktur

termasuk yang akan melibatkan pihak swasta. Berdasarkan peraturan yang berlaku, KPPI diwajibkan untuk memberikan persetujuan terhadap permintaan atas dukungan pemerintah (jaminan-jaminan) yang mendasari pertimbangan dan persetujuan Menteri Keuangan.

12. Unit Pusat Kerjasama Pemerintah dan Swasta atau Public Private Partnership Central Unit (P3CU) merupakan unit dalam Badan Perencanaan dan Pembangunan Nasional (Bappenas) yang dikepalai oleh Direktur Pengembangan Kerjasama Pemerintah dan Swasta. Unit ini mempunyai sejumlah fungsi termasuk diantaranya: memberikan bantuan kepada KKPI untuk menyusun kebijakan dan melakukan penilaian atas permintaan dukungan bersyarat dari pemerintah, membantu Pemerintah untuk mempersiapkan penerbitan buku KPS yang memuat daftar proyek yang berpeluang bagi penanam modal swasta, yang mendukung Badan Kontrak Pemerintah untuk melakukan persiapan proyek-proyeknya dan mengembangkan kemampuan dari badan-badan pemerintah dalam rangka pelaksanaan KPS.
13. Kementerian Keuangan (Unit Pengelolaan Risiko). Kementerian Keuangan memberikan persetujuan atas pemberian jaminan pemerintah dan insentif-insentif pajak yang dapat ditawarkan oleh Pemerintah dalam proyek KPS. Unit ini merupakan bagian dari Kementrian yang bertanggung jawab untuk mengkaji setiap permintaan jaminan. Jaminan-jaminan yang telah disetujui akan dikelola oleh PT PII.
14. Penasehat P3CU dan Kementerian Keuangan. Upaya-upaya dari P3CU dan Kementerian Keuangan, untuk mengembangkan suatu kerangka KPS yang baik dan untuk membantu Government Contracting Agencies dalam menyiapkan proyek-proyek yang menjanjikan, telah didukung oleh penasehat hukum, keuangan dan perekayasa teknik yang pendanaannya dilakukan oleh berbagai badan multilateral dan bilateral.

Adapun Institusi-institusi yang terlibat dan berkaitan dengan Lembaga Keuangan dan Investasi di Indonesia, terdiri dari *funding base*, organisasi perusahaan, berbagai instrumen pendanaan, regulasi, manajemen resiko dan garansi seperti ditunjukkan pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.4 Institusi-Institusi yang Ada Kaitannya dalam Lembaga Keuangan dan Investasi di Indonesia Model Project Finance

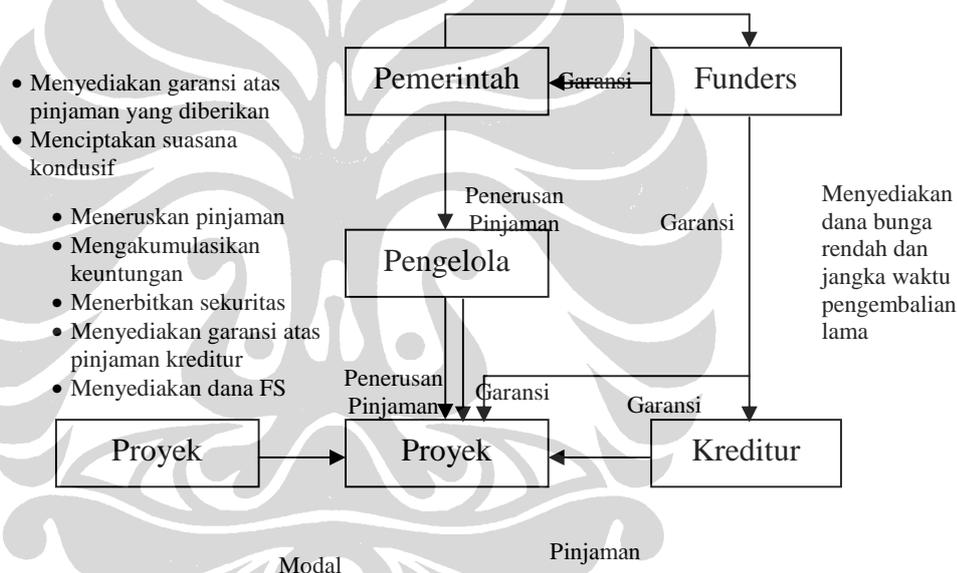
Sumber: Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik, Bappenas, 2010.

Adapun, beberapa pihak yang terkait dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta untuk mewujudkan pembangunan suatu proyek, yaitu (Depkeu, 2008):

1. *Project Company*, yaitu suatu perusahaan yang khusus didirikan untuk pembangunan proyek tertentu.

2. Sponsor/investor, adalah pemilik proyek yang menyediakan sebagian *equity* dan mengharapkan *return* dari proyek tersebut. Pihak ini harus bersedia menyediakan dana untuk penyelesaian proyek jika terjadi kasus-kasus tertentu.
3. *Supplier*, merupakan perusahaan yang menyediakan bahan baku (input) untuk keperluan proyek.
4. *Purchaser/off-taker*, yaitu perusahaan pembayar untuk membeli output dari proyek tertentu dimana sudah terikat perjanjian sebelumnya.
5. *Lenders*, yaitu pihak pemberi pinjaman yang akan mendanai proyek.

Sementara itu Keterkaitan antara pihak-pihak yang terlibat dalam pembiayaan proyek dapat digambarkan secara umum pada gambar 2.5 di bawah ini:



Gambar 2.5 Pihak-Pihak yang terkait dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swata Di Indonesia

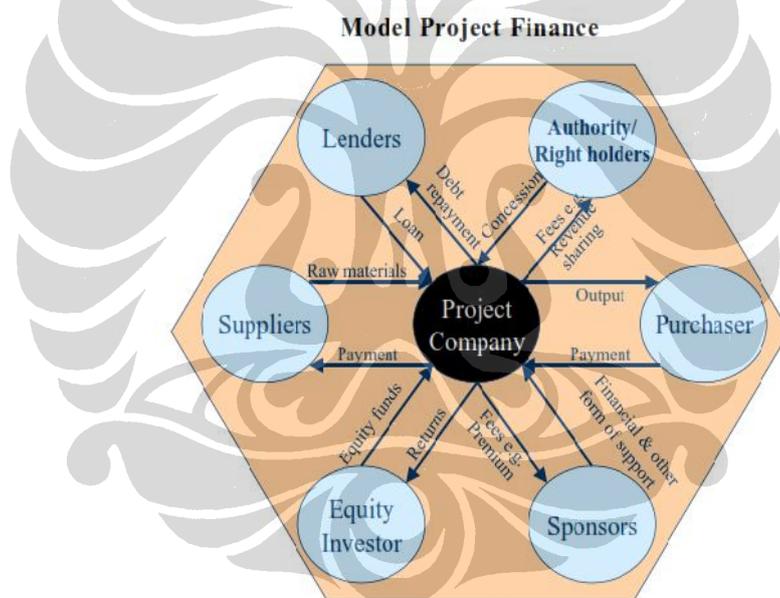
Sumber: Bappenas, 2010.

Gambar 2.5 di atas memperlihatkan bahwa organisasi yang dapat terlibat dalam pengembangan lembaga keuangan dan investasi infrastruktur di Indonesia adalah: (1) penyandang dana (funders); (2) Pemerintah Indonesia; (3) pengelola proyek pembangunan infrastruktur; (4) proyek pembangunan infrastruktur; (5) para penanam modal atau investor; (6) para pemberi pinjaman atau kreditur.

2.5.3 Model Pembiayaan Infrastruktur

Salah satu pendekatan pembiayaan proyek infrastruktur yang biasa digunakan di banyak negara di dunia (terutama negara-negara berkembang) dikenal dengan model *project financing*.

Skema *project financing* ini merupakan model pembiayaan proyek skala besar yang melibatkan partisipasi swasta dalam pembangunan infrastruktur. Penerapan *project finance* di Indonesia diperkenalkan pertama kali tahun 1987 untuk membatasi tingkat kewajiban (*limited recourse*) para *project sponsors*, yaitu pemerintah atau BUMN melalui pemindahan risiko kepada pihak ketiga (swasta). Model *project finance* yang umum dipergunakan dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.6 Model Project Finance

Berdasarkan gambar tersebut terdapat enam pihak yang terlibat dalam *project financing*:

- (1) *purchaser*;
- (2) *equity/investor*;
- (3) *lenders*;

- (4) *sponsors*;
- (5) *authority/right holders*;
- (6) *suppliers*.

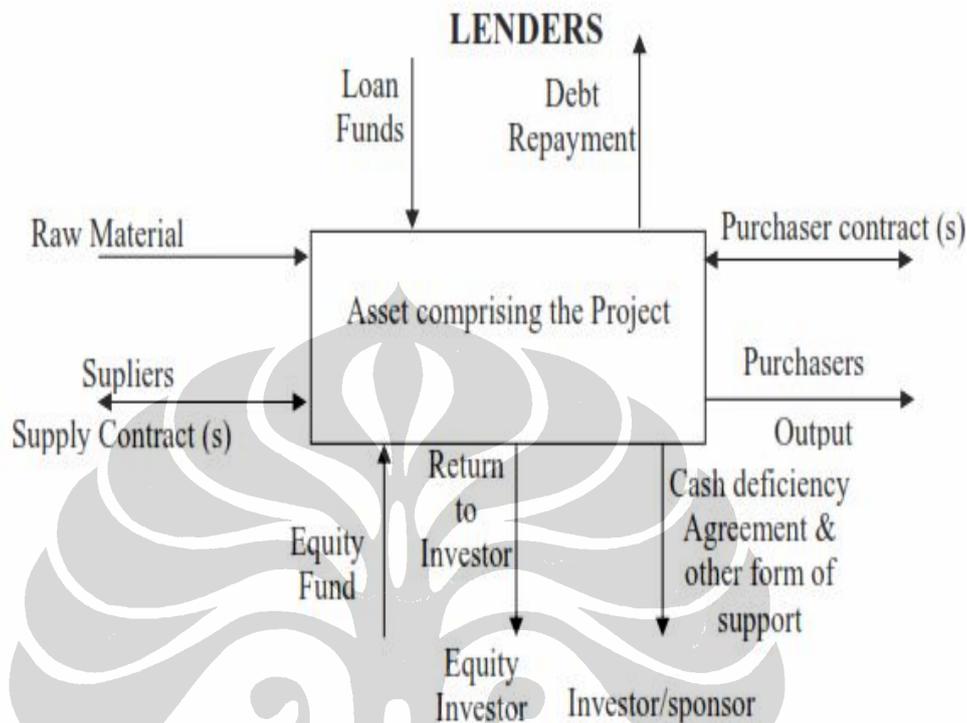
Satu hal yang membedakan antara model *project financing* dengan pembiayaan konvensional adalah keberadaan sponsor, yaitu pihak yang dapat dipercaya secara finansial (Pemerintah, ADB, World Bank, IDB, IMF dan lainlain).

Arus dana pembiayaan bisa datang dari para kreditor, pemilik modal dan sponsor. Arus dana pengembalian hutang dan modal berasal dari kas yang dihasilkan proyek infrastruktur yang diberikan kepada para kreditor dan pemilik modal. Pemasok material dan pembeli, masing-masing berkaitan dengan pembelian *input* yang digunakan dan penjualan *output* yang dihasilkan proyek infrastruktur. Sedangkan komisi (*fee*) akan dibayar kepada sponsor sebagai imbalan atas jasa penjaminan. Masing-masing pihak akan mendapatkan keuntungan dari *cash-flow* yang dihasilkan dari skema pembiayaan tersebut.

Dalam bukunya John D. Finnerty menyatakan bahwa elemen-elemen dasar dari *project financing* adalah berupa:

1. Aset Proyek
2. Pemberi pinjaman yang meminjamkan uang dan memperoleh pembayaran kembali ditambah bunga.
3. Investor dan sponsor yang menyediakan *equity* dan mendapat pengembalian atas *equity* yang ditanamkan serta dukungandukungan lainnya.
4. *Supplier* yang menyediakan barang, material dan jasa melalui kontrak kerjasama.
5. *Purchaser/user* yang menggunakan produk dari proyek.

Berdasarkan uraian penjelasan teori di atas, elemen-elemen dasar yang terlibat didalam *project finance* dapat digambarkan sebagai berikut:



Sumber : Finnerty, 1996 : 3

Gambar 2.7 Elemen-Elemen Dasar Project Financing

2.5.4 Sumber-Sumber Pembiayaan Infrastruktur

Pembangunan Infrastruktur pada dasarnya merupakan kewajiban pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Pada umumnya pelaksanaan pembangunan infrastruktur dibiayai oleh APBN atau APBD. Namun kondisi keuangan yang ada di APBN dan APBD tidaklah mencukupi untuk membiayai seluruh kebutuhan pembangunan Infrastruktur. Padahal keberadaan infrastruktur ini sangat diperlukan sebagai penggerak perekonomian serta peningkatan kesejahteraan masyarakat. Kondisi ini menimbulkan *gap* yang sangat lebar antara kebutuhan akan infrastruktur dan ketersediaan dana pemerintah yang ada dalam APBN maupun APBD untuk membiayai pembangunan infrastruktur. Oleh sebab itu perlu dicari alternatif pembiayaan lain, sehingga bisa memenuhi pembiayaan

infrastruktur yang diperlukan baik berupa pinjaman luar negeri atau melibatkan partisipasi masyarakat dan swasta.

Beberapa alternatif sumber pembiayaan infrastruktur selain APBN atau APBD, yaitu kredit investasi berupa pinjaman kepada lembaga perbankan, pelibatan swasta berupa *Public Private Partnership (PPP)*, *Privatisasi* dan *Corporate Social Responsibility (CSR)* serta partisipasi masyarakat dalam bentuk obligasi (Purwoko, 2005).

2.5.5 Public Private Partnership (PPP)

Menurut Organization for Co-Operation and Development (OCD) "Public-Private Partnership adalah kerjasama yang menunjuk pihak swasta untuk mengelola sektor keuangan, desain, pembangunan, perawatan dan pengoperasian aset infrastruktur yang biasanya dilakukan oleh pihak pemerintah."

Definisi lain tentang PPP (Nijkamp et al, 2002) adalah suatu bentuk hubungan kelembagaan antara Pemerintah dan Swasta, yang didasari oleh objek, komitmen kerjasama dan tiap pihak bersedia menerima resiko sesuai dengan pendapatan dan biaya.

Kerjasama Pemerintah dan swasta bisa juga dinyatakan sebagai hubungan jangka panjang antar sektor dimana masing-masing menghasilkan produk atau pelayanan bermutu dan ada pembagian risiko, biaya dan manfaat (Klijn dan Teisman, 2003).

Public-Private Partnerships, dalam buku *Public-Private Partnerships Principles of Policy and Finance*, E.R. Yescombe mendefinisikan *Public-Private Partnerships* adalah bentuk kerjasama antara pemerintah sebagai pihak publik dan swasta sebagai pihak *private* dengan elemen kunci sebagai berikut:

- a. Kontrak jangka panjang yang terjadi antara pemerintah (*public*) dan swasta (*private*).
- b. Untuk desain, konstruksi, pembiayaan, dan operasional dilaksanakan oleh pihak swasta.

- c. Pembayaran selama jangka waktu kontrak PPP kepada pihak swasta dilaksanakan oleh pemerintah maupun pengguna secara langsung sebagai kompensasi terhadap penggunaan fasilitas infrastruktur.
- d. Adanya alih kepemilikan dari pihak swasta kepada pemerintah di akhir kontrak PPP.

Sedangkan Richard Webb dan Bernard Pulle dalam jurnal *Public Private Partnerships: An Introduction* yang diterbitkan pada tahun 2002 oleh Departemen Perpustakaan Parlemen Pemerintah Australia, menyatakan bahwa *Public-Private Partnerships*:

- a. pihak swasta melaksanakan investasi di fasilitas infrastruktur dan mengadakan fasilitas kepada pemerintah.
- b. pemerintah memiliki tanggung jawab terhadap penyelesaian pengadaan fasilitas tepat pada waktunya.
- c. kesepakatan yang terjadi antara pihak pemerintah dan swasta dilaksanakan dalam kontrak jangka panjang. Dalam kontrak dijelaskan ketentuan bahwa pihak swasta harus mampu menyediakan fasilitas sesuai dengan standar yang telah disepakati. Pembayaran kepada pihak swasta dilaksanakan berdasar kepada standar atau progress yang telah dicapai.

2.5.6 Privatisasi

Definisi Privatisasi (Menurut UU Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN) adalah penjualan saham Persero (Perusahaan Perseroan), baik sebagian maupun seluruhnya, kepada pihak lain dalam rangka meningkatkan kinerja dan nilai perusahaan, memperbesar manfaat bagi negara dan masyarakat, serta memperluas saham oleh masyarakat.

Perubahan format APBN dari T-Account menjadi I-Account, yang memungkinkan adanya defisit pada APBN. Dengan format baru tersebut, jelas terlihat bahwa sejak tahun 2000 APBN Indonesia mengalami defisit anggaran. Salah satu upaya yang ditempuh pemerintah untuk menutup defisit anggaran tersebut adalah melakukan privatisasi BUMN. Privatisasi BUMN diharapkan

dapat menutup defisit APBN. Privatisasi BUMN diharapkan, (1) mampu meningkatkan kinerja BUMN, (2) mampu menerapkan prinsip-prinsip good governance dalam pengelolaan BUMN, (3) mampu meningkatkan akses ke pasar internasional, (4) terjadinya transfer ilmu pengetahuan dan teknologi, (5) terjadinya perubahan budaya kerja, serta (6) mampu menutup defisit APBN (Purwoko, 2002).

2.5.7 Corporate Social Responsibility (CSR)

Pelaksanaan CSR oleh badan usaha diatur dalam Undang-undang No.40 tahun 2007 mengenai ketentuan umum perseroan terbatas dan Peraturan Menteri Negara BUMN No.PER-5/MBU/2007 tentang Program Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan. UU. No 40 tahun 2007 menekankan mengenai tanggung jawab sosial dan lingkungan badan usaha yang terkait dengan pengolahan sumber daya alam.

Sumber pendanaan yang dikeluarkan dalam pelaksanaan CSR sebagian besar berasal dari anggaran internal perusahaan dan hanya sebagian kecil berasal dari sumber lainnya, baik yang berasal dari sumbangan internal perusahaan maupun dari luar perusahaan. Proposal penggunaan dana CSR terlebih dahulu disusun untuk dimintakan persetujuan dari *stakeholders* yang berwenang. Selama ini, pengalokasian dana dalam CSR lebih banyak ditentukan oleh CEO, manajer atau kepala bagian CSR, dan manajer/kepala bagian keuangan. Pihak CEO juga berperan dalam persetujuan alokasi dan proposal CSR, sedangkan sisanya ditentukan oleh *stakeholders* lainnya, yang terdiri dari komisi perusahaan, direksi dan juga kementerian BUMN.

Dalam Peraturan Menteri Negara BUMN No.PER-05/MBU/2007 pasal 9 disebutkan bahwa besarnya alokasi anggaran yang harus dikeluarkan, baik untuk program kemitraan maupun program bina lingkungan, ditentukan sebesar maksimal 2 persen dari penyisihan laba setelah pajak.

Kegiatan CSR yang dilakukan oleh badan usaha tercatat sangat bervariasi dan tidak sedikit yang memiliki inovasi dan efisiensi yang tinggi, contohnya adalah

Universitas Indonesia

kegiatan daur ulang menjadi produk yang dapat dijual kembali, kegiatan bantuan kesehatan, pendidikan, maupun peningkatan pemahaman kebudayaan setempat. Pemerintah terus menggali potensi CSR ini dan mencoba untuk melakukan sinkronisasi kegiatannya dengan agenda pembangunan nasional.

2.6 DANA ASURANSI SEBAGAI ALTERNATIF PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR

2.6.1 Landasan Hukum Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur

Pemerintah berkewajiban mewujudkan visi bangsa, yakni masyarakat adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-undang Dasar 1945. Untuk mewujudkan visi tersebut, maka misi yang harus dilakukan pemerintah adalah terus berusaha agar pembangunan di segala bidang dilaksanakan secara berkesinambungan.

Dalam pelaksanaan pembangunan, dapat terjadi berbagai ragam dan jenis risiko yang harus ditanggulangi oleh masyarakat. Pemerintah berkewajiban memberi kemudahan bagi tumbuh dan berkembangnya perusahaan asuransi dan melakukan pembinaan agar perusahaan asuransi bisa menjadi perusahaan yang sehat sehingga dapat menanggulangi risiko yang dihadapi masyarakat, dan sekaligus merupakan salah satu lembaga penghimpun dana masyarakat yang dapat diandalkan oleh negara dalam pembangunan infrastruktur. Sampai dengan saat ini, Asuransi di Indonesia telah memiliki landasan hukum sebagai berikut:

- Undang-Undang
 1. UU Nomor 2 Tahun 1992 Usaha Perasuransian
 2. Kitab Undang-undang Hukum Perdata
 3. Kitab Undang-undang Hukum Dagang
- Peraturan Pemerintah
 1. PP 73 Tahun 1992 Penyelenggaraan Usaha Perasuransian
- Peraturan Menteri Keuangan
 1. Peraturan Menteri Keuangan Perizinan Usaha dan Kelembagaan
No.426/KMK.06/2003 Perusahaan Asuransi dan Perusahaan
Reasuransi

Universitas Indonesia

- | | | |
|----|--|--|
| 2. | Peraturan Menteri Keuangan No. 425/KMK.06/2003 | Perizinan dan Penyelenggaraan Kegiatan Usaha Perusahaan Penunjang Usaha Asuransi |
| 2. | Peraturan Menteri Keuangan No. 424/KMK.06/2003 | Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi |
| 3. | Peraturan Menteri Keuangan No 124/PMK.010/2008 | Penyelenggaraan Lini Usaha Asuransi Kredit dan <i>Surety Ship</i> |

2.6.2 Peran Asuransi dalam Pembangunan Infrastruktur

Untuk jangka menengah dan panjang, *domestic funds* merupakan kunci utama untuk kesehatan dan keuangan infrastruktur. Sejumlah besar dana pensiun dan karyawan yang diperlukan untuk para pekerja, juga sektor asuransi diantisipasi untuk menjadi instrumen penting sebagai simpanan lokal untuk infrastruktur. Dana pensiun dan perusahaan asuransi memiliki *liabilities* jangka panjang yang menjadikannya sesuai untuk investasi jangka panjang dalam proyek-proyek infrastruktur.

Berbagai sektor membutuhkan tingkat investasi yang berbeda. Untuk lima tahun mendatang, total investasi yang dibutuhkan untuk sektor energi sekitar Rp 200-300 triliun (Montty Giriana, 2005). Bagian terbesar dari investasi adalah untuk jaringan listrik, yang diperkirakan mencapai setengah dari total investasi. Dimana 80% akan digunakan untuk jaringan transmisi, *sub-stations*, dan listrik pedesaan. Pengilangan gas dan minyak bumi dan jaringan transmisinya akan menghabiskan sisa dana dari sektor energi. Adapun total dana yang diperlukan untuk pembangunan infrastruktur untuk mencapai ke level sebelum krisis diperlukan dana sebesar antara Rp 680 triliun (Bappenas, 2003) dan 788 triliun (World Bank, 2004). Sedangkan menurut TPPI-Tim Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur dibutuhkan dana sebesar Rp 1.303 triliun untuk mendukung pertumbuhan ekonomi selama 5 tahun kedepan. Perkiraan TPPI ini diasumsikan secara bertahap selama 5 tahun, suatu tingkat investasi yang sangat lamban untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Kebutuhan investasi di bidang infrastruktur national tidak dapat dikembangkan dengan hanya bersandar pada sumber penghasilan pemerintah. Harus dicari solusi yang kreatif untuk mengerahkan dana-dana dari berbagai sumber alternatif untuk mengisi kesenjangan antara investasi yang dibutuhkan dan budget yang ada. Ada tiga potential *Perumusan Strategi Pembangunan dan Pembiayaan Infrastruktur Berskala Besar IV- 5* sumber dana local selain APBN untuk membiayai infrastruktur yaitu perbankan, institusi keuangan non perbankan, dan dana-dana yang berasal dari luar negeri.

Pada Tabel 2.2 dan 2.3 menggambarkan dua skenario pendanaan dari berbagai macam sumber dan andil tiap-tiap sumber dana dalam pembiayaan infrastruktur. Bagian pertama adalah scenario dasar dimana semua sumber dana telah dimiliki sejak tiga tahun terakhir. Kontribusi tiap-tiap sumber dana mengikuti batasan terendahnya, APBN berkontribusi 17% dari total investasi, perbankan 13% dan semua institusi keuangan non perbankan sebesar 3%. Skenario yang kedua diasumsikan akan terjadi peningkatan pengeluaran pemerintah dengan ukuran yang melebihi pengeluaran yang telah ada (mengikuti batasan tertinggi 32%). Sama halnya, untuk perbankan dan non-perbankan memiliki keinginan yang besar untuk mendanai infrastruktur sampai 27%. APBN dan semua sumber penghasilan lokal diperkirakan dari Rp 330 (*basic scenario*) sampai 556.

Tabel 2.2 Sumber Pendanaan dengan Skenario Dasar
(Tanpa Tambahan Alokasi Pendanaan)

Rp Triliun	2005	2006	2007	2008	2009	2005-09
APBN	22,7	25,6	29,0	32,7	37,0	147,0
Bank (a)	15,8	18,6	21,8	26,7	31,9	114,8
Bank (b)	15,8	18,6	21,8	42,5	50,5	149,2
Asuransi	1,8	2,8	3,2	4,0	5,0	16,8
Dana Pensiun	1,4	0,8	1,6	1,3	1,6	6,8
Reksa Dana	1,8	1,1	0,8	1,0	1,1	5,9
Dana Total (a)	43,5	48,9	56,4	65,7	76,6	291,3
Dana Total (b)	43,5	48,9	56,4	81,5	95,2	325,7

Tabel 2.3 Sumber Pendanaan dengan Skenario Dasar
(Dengan Tambahan Alokasi Pendanaan)

Rp Triliun	2005	2006	2007	2008	2009	2005-09
APBN	25,2	33,3	43,0	54,6	68,6	224,7
Bank (a)	24,2	32,1	42,5	56,5	74,2	229,6
Bank (b)	24,2	32,1	42,5	80,8	106,3	286,0
Asuransi	2,5	3,4	4,0	5,0	7,0	21,9
Dana Pensiun	1,9	1,8	2,9	2,5	3,6	12,8
Reksa Dana	1,8	1,8	2,0	2,7	2,7	11,0
Dana Total (a)	55,6	72,4	94,4	121,3	156,1	500,0
Dana Total (b)	55,6	72,4	94,4	145,6	188,2	556,4

2.6.3 Peluang Pemanfaatan Dana Asuransi dalam Pembangunan Infrastruktur dengan Skema Kerjasama Pemerintah dengan Swasta.

Sejauh mana peran asuransi bagi negara ? Banyak pendekatan yang dapat dilakukan untuk mencari jawaban atas pertanyaan diatas. Dalam konteks keuangan negara, maka peran usaha asuransi dapat dikaji dari sisi pemupukan dana cadangan yang diciptakan oleh usaha asuransi di Indonesia. Premi asuransi jiwa misalnya, biasanya dibayar pada tiap tahun seumur hidup. Oleh karena probabilitas kematian mula-mula rendah kemudian meningkat dengan bertambahnya umur seseorang, maka jumlah premi yang diterima perusahaan asuransi jiwa pada mulanya lebih dari cukup untuk menutup uang pertanggungan kematian pada tahun-tahun permulaan. Dengan demikian, terpuuk dana dari kelebihan premi di atas klaim ditambah dengan bunga majemuk. Dana inilah yang disebut cadangan.

Dana cadangan tersebut setelah dikurangi dengan beban operasional didepositokan di bank atau diinvestasikan pada usaha-usaha tertentu yang secara ekonomis dinilai menguntungkan. Dengan demikian dana cadangan perusahaan asuransi mendorong upaya peningkatan tabungan nasional (*national saving*) dan

mendorong pemenuhan dana investasi di sektor industri (sektor riil), baik langsung maupun melalui instrumen pasar modal (*capital market*).

Dalam proses investasi (Syahrir Ika, 1996), sebagai perusahaan-perusahaan asuransi juga dihadapkan pada berbagai risiko seperti (i) **risiko finansial**, dimana pihak peminjam dana/debitur/emiten saham mengalami kesulitan keuangan untuk membayar kepada pihak pemberi pinjaman/kreditur/investor; (ii) **risiko tingkat bunga**, dimana perubahan tingkat bunga umum yang berlaku di pasar dapat mempengaruhi bunga penghasilan investasi atau nilai pasar saham; (iii) **risiko daya beli**, dimana adanya perubahan dalam tingkat harga komoditi, biaya hidup, indeks harga konsumen, dan tingkat inflasi, dapat menurunkan hasil investasinya, (iv) **risiko likuiditas**, dimana seberapa besar investasi dapat dikonversi menjadi uang tunai, dan seberapa besar saham dapat dipasarkan, dan (v) **risiko pasar**, dimana turunnya hasil investasi yang disebabkan oleh resesi ekonomi, peperangan, perubahan struktural, dan perubahan preferensi konsumen.

Risiko merupakan hal yang harus diperhatikan oleh berbagai pihak dalam investasi dana asuransi dan pensiun agar lebih paham tentang risiko yang spesifik dalam infrastruktur. Risiko yang terkait pendanaan dan instrumen investasi infrastruktur (George Inderst, 2009), yaitu, Likuiditas, Harga, Waktu, Pemerintah, Manajemen, dan Operasi.

Lembaga Keuangan Non Bank (LKNB) sebagai penyedia alternatif jasa keuangan tambahan yang diharapkan dapat memperbaiki akses ke dalam jasa keuangan, dan memperbaiki stabilitas sistem keuangan, juga menghadapi berbagai permasalahan. Kendala-kendala yang dihadapi oleh LKNB meliputi struktur, peraturan, penegakan peraturan, keterampilan sumber daya manusia, perpajakan, peta persaingan, akses, dan pengembangan usaha. Ringkasan permasalahan dari setiap LKNB dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Pasar Modal, bursa saham bersifat tidak likuid karena :
 - Hanya sebagian kecil dari perusahaan yang terdaftar menguasai lebih dari setengah kapitalisasi pasar dan hampir 55 persen volume perdagangan;

- Hanya sebagian kecil dari saham yang terdaftar diperdagangkan secara aktif atau banyak saham yang tidur;
- Rendahnya tingkat *free float* atau persentase saham yang tersedia untuk dijual kepada masyarakat. *Free float* di pasar modal Indonesia untuk kapitalisasi pasar adalah sekitar 39,4 persen.

2. Lembaga Pembiayaan :

- Peluang tumbuh perusahaan pembiayaan dibatasi oleh kenyataan bahwa sumber modal utama industri ini adalah perbankan, meskipun perusahaan pembiayaan cukup aktif menghimpun dana melalui penerbitan obligasi;
- Perusahaan pembiayaan bersaing dengan bank umum karena produk utamanya adalah produk hutang atau kredit;
- Terkonsentrasinya perusahaan pembiayaan pada pembiayaan konsumen dan meningkatnya NPL (*Non Performing Loan*) dari pembiayaan konsumen tersebut.

3. Lembaga Perasuransian :

- Praktek penjualan yang buruk dan produk yang tidak sesuai menyebabkan tingginya *lapse rate*, yaitu banyak polis yang tidak diperpanjang;
- Hampir 95 persen pemutusan kontrak disebabkan karena pengguna berhenti membayar dan menyerah. Konsumen Indonesia juga menunjukkan sikap kurang percaya pada komitmen jangka panjang seperti kontrak asuransi jiwa;

4. Lembaga Dana Pensiun :

- Negara memegang peran dominan dalam industri dana pensiun dimana persaingan antara sektor swasta dan publik masih belum seimbang;
- Angkatan kerja sektor swasta formal yang mengikuti sistem pensiun kurang dari seperlima, dengan alasan antara lain pendapatan per kapita yang rendah dan kurangnya kepercayaan terhadap institusi ini.

Tabel 2.4 Identifikasi Sumber Pendanaan KPS

Jenis	Peraturan dan Kebijakan yang membatasi Pendanaan	Keterangan
Perbankan	Prudential regulation sangat ketat, tidak bisa memberikan kredit jangka panjang	Beresiko dalam pendanaan KPS
Pasar Modal	Persyaratan Disclosure yang sangat sulit untuk bisa dipenuhi	Tantangan besar dan perlu pembahasan peraturan yang memungkinkan
Multifinance	Hanya dalam bentuk pengadaan barang modal bagi penyewa guna usaha baik dengan maupun tanpa hak (Pasal 3 PMK No. 84/2006)	Tantangan besar dan perlu pembahasan peraturan yang memungkinkan
Asuransi	Max 20 persen dari jumlah investasi (PMK No.135/PMK.05/2005 tentang kesehatan keuangan perusahaan asuransi dan perusahaan reasuransi)	Tantangan besar dan perlu pembahasan peraturan yang memungkinkan
Dana Pensiun	Max 20 persen dari total investasi. Total investasi penempatan langsung pada saham dan atau surat pengakuan utang pada satu pihak tidak boleh melebihi 10 persen (KMK No.511 / KMK 06/2002)	Tantangan besar dan perlu pembahasan peraturan yang memungkinkan

Sumber : Bahan Presentasi Bapepam-LK, Seminar Optimalisasi Pengembangan Pelaksanaan KPS, Bappenas 2008

2.7 PENELITIAN ATAU STUDI KASUS YANG RELEVAN

2.7.1 Penelitian atau Studi Kasus Luar Negeri

Sebagai bahan referensi dalam rangka Analisa Optimalisasi Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur dengan Skema Kerjasama Pemerintah dengan Swasta, berikut ini diuraikan beberapa struktur dana asuransi di luar negeri antara lain di negara-negara yaitu :

Cina

Pendekatan dana asuransi dapat digunakan telah diperluas berdasarkan hukum asuransi RRC yang baru dan investasi dana asuransi dalam skema utang untuk investasi infrastruktur. Disamping itu, investasi dana asuransi dalam langkah-langkah sementara yang dikeluarkan pada tahun 2010 memungkinkan dana asuransi untuk berinvestasi dalam investasi tak bergerak, termasuk proyek penyediaan lahan oleh pemerintah, baik melalui utang, properti atau ekuitas. Hutang investasi dalam proyek-proyek penyediaan lahan oleh pemerintah menawarkan risiko rendah, siklus panjang, dan terdapat jaminan pengembalian. Karakteristik ini dapat memenuhi persyaratan peraturan dari Komisi Peraturan

Asuransi Cina yaitu menyebarkan risiko dan menawarkan potensi untuk melestarikan dan meningkatkan nilai dana asuransi.

Para pihak utama dalam investasi proyek penyediaan lahan oleh pemerintah adalah principal, agen, penerima manfaat, pengguna dana, penjamin, kustodian dan pengawas independen dari skema investasi. Biasanya, melibatkan sebuah agen untuk mendirikan sebuah skema investasi hutang dan masuk ke dalam sebuah "kontrak investasi utang" dengan pengguna dana; penjamin menjamin pembayaran kembali dijadwalkan pokok hutang dan bunga, kemudian menyerahkan dana pokok kepada pengguna dana melalui custodian.

India

Asuransi dan Dana Pensiun di India mempunyai sumber dana jangka panjang dengan nilai yang sangat besar. Namun, hal tersebut tidak menjadikan mereka sebagai investor skala besar dalam pendanaan proyek infrastruktur. Sektor Asuransi di India sebagian besar didominasi oleh perusahaan asuransi sektor publik. Pemerintah India telah meliberalisasi sektor asuransi pada Maret Tahun 2000 dengan Undang-undang Pengaturan Asuransi dan Pengembangan Otoritas Asuransi, Undang-undang tersebut berakibat kepada sejumlah perusahaan asuransi yang beroperasi baik Asuransi Jiwa dan non-jiwa. Seperti halnya pada tanggal 31 Maret 2006, total dana yang diinvestasikan oleh pasar asuransi (baik jiwa maupun non-jiwa) di India adalah 97,7 Miliar Dolar Amerika.

Tabel 2.5 Nilai Investasi Asuransi Jiwa dan Non-Jiwa Tahun 2004 -2006 (USD Million)

Insurer	Infrastructure/ Social Sector			Total		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Financial Year Ended (as on 31st March)						
Public Sector Life Fund - LIC (A)	8,475.8	9,924.5	10,707.2	67,652.6	80,317.5	86,543.9
Private Sector Life Fund (B)	110.2	191.2	323.6	638.2	1,064.7	1,720.3
Total Life Fund (A+B)	8,586.0	10,115.8	11,030.8	68,290.9	81,382.2	88,264.1
Public Sector Non-Life Fund (C)	735.4	889.1	980.7	7,161.0	7,745.9	8,559.9
Private Sector Non-Life Fund (D)	64.6	86.3	126.4	411.2	567.9	847.3
Total Non-Life Fund (C+D)	800.1	975.5	1,107.1	7,572.2	8,313.8	9,407.2
GRAND TOTAL (A+B+C+D)	9,386.0	11,091.3	12,137.9	75,863.1	89,696.0	97,671.3
Percentage of Total	12.4%	12.4%	12.4%			

Sumber : IRDA Annual Reports

Dana pensiun terbesar di India adalah dari *Employee Provident Fund Organization* (EPFO) yang memiliki total investasi sebesar 49,67 Miliar pada 31 Maret 2006.

Terdapat peraturan yang mengamanatkan agar perusahaan asuransi jiwa menginvestasikan minimal 15% dan 10% bagi asuransi non-jiwa dari dana mereka pada sektor infrastruktur atau sosial. Namun, banyak dari perusahaan asuransi yang menginvestasikan dananya pada sektor publik dan hampir tidak pada sektor swasta. Hal tersebut dikarenakan risiko yang tinggi.

Peraturan yang terdapat pada saat ini mencegah dana asuransi dan pensiun untuk diinvestasikan pada pasar obligasi. Dana asuransi pada saat ini dilarang berinvestasi dalam obligasi yang mempunyai nilai dibawah “sangat kuat”. Sebagian besar proyek infrastruktur PPP diimplementasikan melalui mekanisme

SPV. Oleh karena itu, nilai obligasi dari sebuah perusahaan baru tidak mungkin untuk mendapatkan penilaian/peringkat “sangat kuat”.

2.7.2 Penelitian atau Studi Kasus Dalam Negeri

Pada Strategi Investasi Pembangunan Infrastruktur, menurut Monty Giriana (2005) yang berjudul Perumusan Strategi Pembangunan Infrastruktur berskala besar. Untuk Pembangunan jangka menengah dan panjang, *domestic funds* merupakan kunci utama untuk kesehatan dan keuangan infrastruktur. Sejumlah besar dana untuk pensiun dan karyawan yang diperlukan untuk para pekerja juga sektor asuransi diantisipasi untuk menjadi instrumen penting sebagai simpanan lokal untuk keuangan infrastruktur. Dana pensiun dan perusahaan asuransi memiliki *liabilities* jangka panjang dalam mata uang lokal, menjadikan mereka cocok untuk investasi jangka panjang dalam proyek-proyek infrastruktur lokal.

Berdasarkan Analisis dan formulasi kebijakan pemanfaatan sumber-sumber pendanaan pembangunan Non-APBN. Terdapat beberapa sumber pendanaan yang potensial dalam pembiayaan kegiatan KPS di masa mendatang selain dari perbankan. Alternatif pembiayaan lain adalah dari lembaga keuangan non-perbankan, yaitu pasar modal, *multifinance*, asuransi, dan dana pensiun. Tantangan besar yang dihadapi dalam penggunaan pendanaan dari kelembagaan non-perbankan tersebut, antara lain adalah peraturan mengikat yang tidak memungkinkan adanya penggunaan dana lebih dari jumlah tertentu.

Sesuai kajian Perkembangan Usaha Asuransi dan Pengaruhnya Terhadap Pengembangan Investasi Nasional, “Jurnal Keuangan dan Moneter Vol.3 No.1”, dikaji tentang pengembangan ekonomi yang berkelanjutan membutuhkan jumlah investasi yang semakin besar. Besarnya kebutuhan investasi tersebut ditentukan oleh beberapa faktor, antara lain : target pertumbuhan ekonomi yang hendak dicapai, tingkat efisiensi ekonomi, kebijakan moneter dalam negeri dan struktur perekonomian. Untuk melakukan investasi tersebut, diperlukan usaha serius dalam melakukan penghimpunan dana, dimana sesuai dengan misi pembangunan,

dana tersebut sebaiknya digali dari tabungan dalam negeri, dan dilakukan secara lebih efisien.

Lembaga perbankan, perusahaan asuransi, perusahaan dana pensiun, pasar modal, dan reksadana merupakan lembaga/ perusahaan yang dapat berperan aktif dalam memobilisasi dana masyarakat, terutama untuk memenuhi kebutuhan investasi Pelita VI yang mencapai sekitar Rp. 815 triliun. Pemerintah telah mengeluarkan berbagai kebijakan dalam memobilisasi dana masyarakat, termasuk yang bersumber dari usaha jasa asuransi. Sejauh mana kebijakan tersebut mendorong perkembangan usaha asuransi dan seberapa besar kontribusinya dalam memupuk dana investasi bagi pembangunan nasional.



BAB 3

METODE PENELITIAN

Untuk mencapai tujuan suatu penelitian, diperlukan suatu desain penelitian yang didalamnya memuat proses perencanaan dan pelaksanaan penelitian yang sistematis, terorganisasi dan dapat berjalan secara efektif, efisien serta tepat sasaran. Didalam rancangan tersebut dijelaskan mengenai metode penelitian dan analisa yang akan digunakan sesuai pendekatan yang ditetapkan.

3.1 PENDAHULUAN

Dalam penelitian “Analisis Investasi Dana Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta, metode dalam penelitian yang dipergunakan berupa analisis trend dengan Metode Least Square, dan pendekatan kualitatif. Metode yang digunakan untuk analisis time series adalah Metode Garis Linier Secara Bebas (Free Hand Method), Metode Setengah Rata-Rata (Semi Average Method), Metode Rata-Rata Bergerak (Moving Average Method) dan Metode Kuadrat Terkecil (Least Square Method). Dalam hal ini akan lebih dikhususkan untuk membahas analisis time series dengan metode kuadrat terkecil yang dibagi dalam dua kasus, yaitu kasus data genap dan kasus data ganjil. Sedangkan pendekatan kualitatif dengan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) digunakan untuk mengidentifikasi risiko yang menjadi potensi dan kendala pemanfaatan dana asuransi di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) melalui tiga tahapan. Pertama,

Metode survei dibagi menjadi 2 (dua) bagian yaitu:

a. *Questionnaire* (kuisisioner)

Kuisisioner yang dilakukan adalah dengan menggunakan kuisisioner yang dirancang khusus dengan harapan responden menjawab semua pertanyaan dengan mudah, tepat dan cepat, sehingga hasilnya nanti sesuai dengan tujuan penelitian.

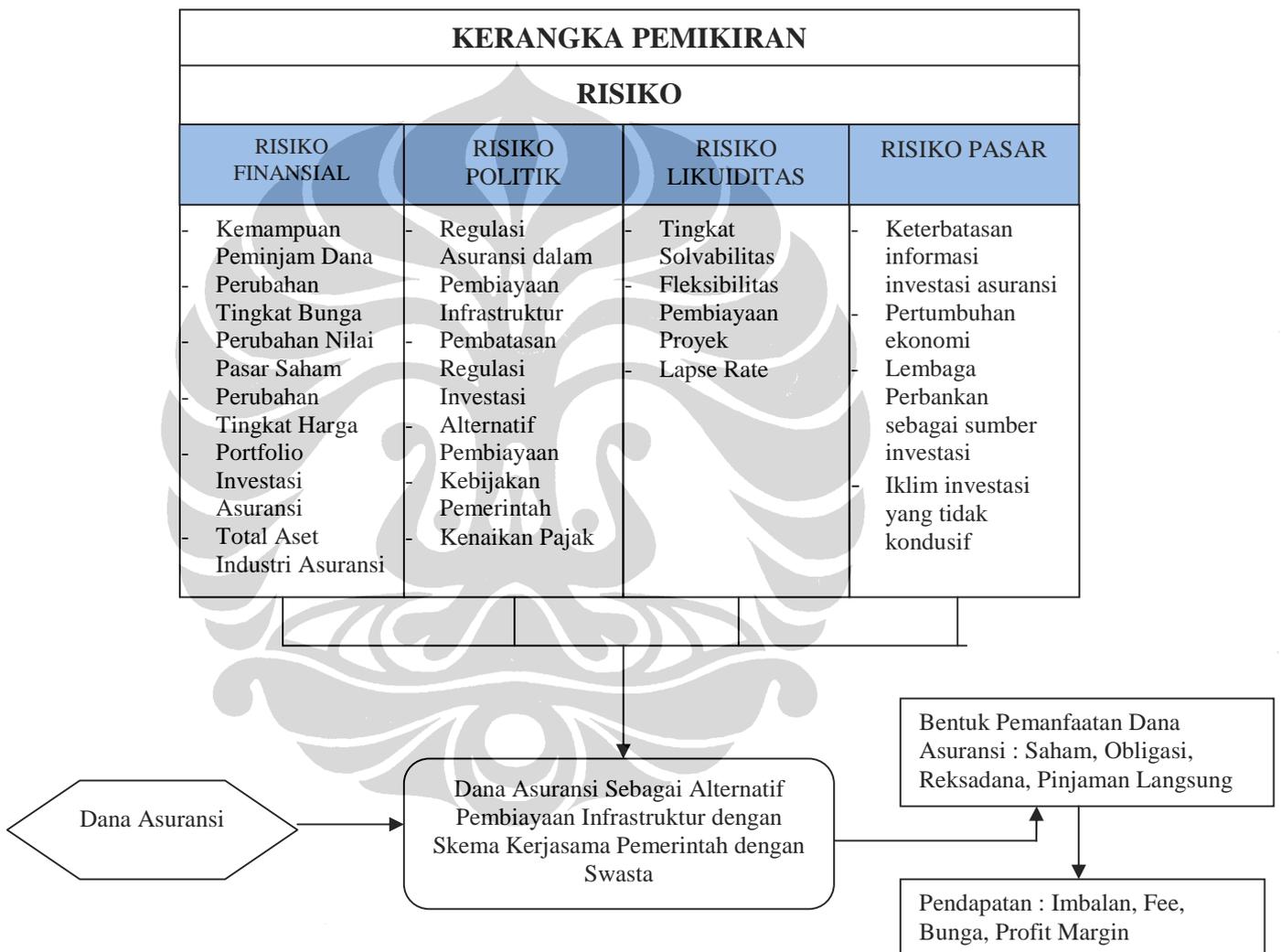
b. *Interview* (wawancara)

Wawancara dilakukan dengan personil yang memiliki wewenang dalam pengambilan keputusan dalam perusahaan/instansi yang dipimpinnya dengan tujuan memeriksa ulang jawaban-jawaban kuisisioner atau dapat juga dilakukan menjawab kuisisioner secara langsung dengan wawancara khusus dalam peluang dan kemampuan asuransi dalam pembiayaan infrastruktur.

Data yang diperoleh dengan teknik survei digunakan untuk memperkuat informasi yang akan diperoleh melalui kuisisioner dan memformulasikan permasalahan yang dihadapi. Kedua, dari hasil tahap pertama akan dibuat kerangka atau model AHP yang tepat dan kuisisioner untuk mendapatkan data siap olah dari responden. Data siap olah dalam AHP adalah variabel-variabel penilaian responden terhadap masalah-masalah yang menjadi objek penelitian dalam skala numerik Ketiga, melakukan analisis dengan AHP untuk mencari solusi yang tepat dan menjadi prioritas utama sehingga dapat dijadikan rekomendasi dalam pembuatan kebijakan.

3.2 KERANGKA PEMIKIRAN

Berdasarkan tinjauan literatur pada bab 2 mengenai potensi dan kendala dana asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur dalam kerangka kerjasama pemerintah dan swasta, maka disusun kerangka pemikiran sebagai berikut:



Gambar 3.1
Kerangka Pemikiran

3.3 PEMILIHAN STRATEGI PENELITIAN

Metode utama dalam penelitian ini adalah survei, yaitu penelitian yang mengambil sampel dari suatu populasi dan menggunakan kuisioner sebagai alat pengumpul data primer. Populasi dari tesis ini adalah orang yang berkepentingan dalam infrastruktur, instansi yang berfungsi sebagai regulator dan praktisi asuransi yang berkecimpung dalam pengembangan alternatif pembiayaan infrastruktur di Indonesia. Responden penelitian ini adalah mereka yang secara *purposive sample* (sengaja) terpilih menjadi sampel penelitian dengan mempertimbangkan pemahaman responden terhadap permasalahan dalam pembiayaan infrastruktur dan Public Private Partnership serta Pembiayaan Asuransi.

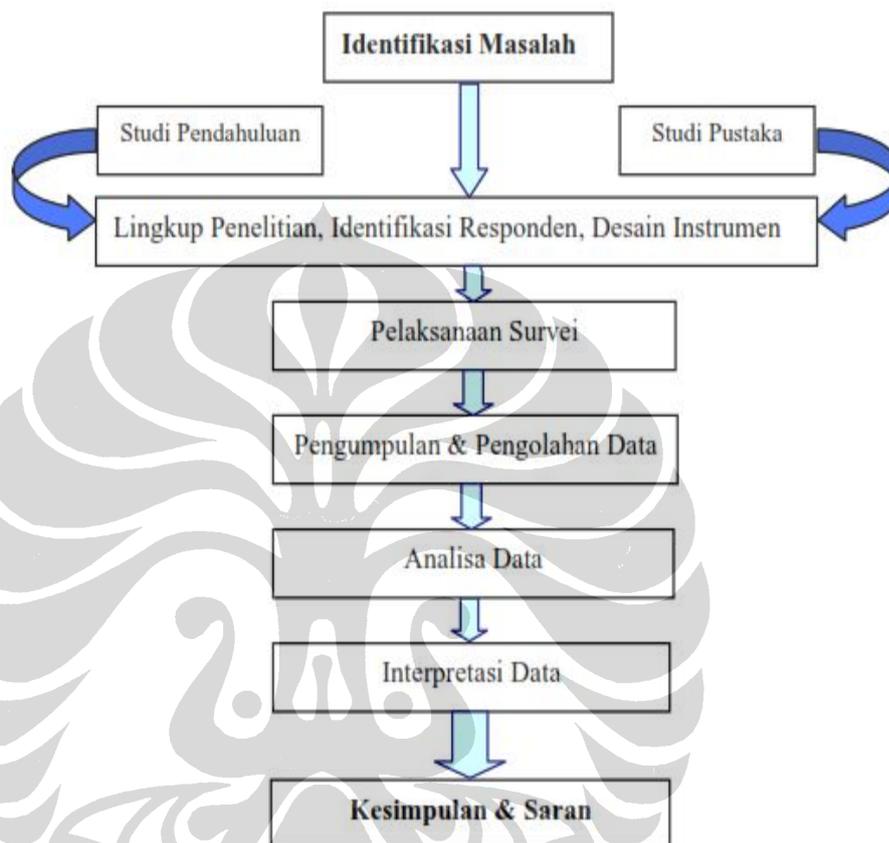
Sampel yang digunakan adalah responden yang memenuhi kriteria dalam penelitian ini berdasarkan dari pemahaman dan pengalaman dalam pembiayaan infrastruktur dan pengembangan asuransi sebagai pembiayaan infrastruktur. Kriteria responden mempunyai keahlian dan pengetahuan tentang infrastruktur dan pengalaman kerja dalam pengembangan asuransi minimal 5 tahun. Oleh karena itu, sampel yang dipilih dalam survey ini adalah para pakar, praktisi dan regulator Infrastruktur dan asuransi yang berkecimpung dalam asuransi.

Sedangkan teknik pengambilan sampel berdasarkan pengambilan sampel secara acak (*Statified random sampling*), dalam strategi ini populasi dikategorikan dalam kelompok pakar, praktisi, dan regulator yang mempunyai strata yang sama. Hal tersebut dimaksudkan agar subkelompok (strata) dapat lebih spesifik mewakili keseluruhan populasi. Dalam metode Analytical Hierachy Process (AHP) jumlah sampel digunakan sebagai patokan validitas. Syarat responden yang valid dalam AHP adalah bahwa mereka adalah orang-orang yang ahli di bidangnya. Jumlah sampel dalam penelitian ini terdiri dari lima orang, dengan pertimbangan bahwa mereka cukup berkompeten. Oleh karena itu, responden yang dipilih dalam survey ini adalah pihak-pihak yang terkait langsung maupun tidak langsung

dalam aktivitas pengembangan dana asuransi. Hal tersebut dimaksudkan agar keseluruhan populasi dapat terwakili.

3.4 PROSES PENELITIAN

Bagan alir penelitian secara keseluruhan dapat dilihat pada gambar 3.2



Gambar 3.2 Kerangka Penelitian

3.4.1 Identifikasi Variabel Penelitian

Syahrir Ika (1996) mengidentifikasi risiko-risiko seputar proses investasi perusahaan asuransi antara lain: 1) **risiko finansial**, kemampuan peminjam dana untuk mengembalikan pinjaman; 2) **risiko tingkat bunga**, perubahan tingkat bunga umum yang berlaku dapat mempengaruhi bunga penghasilan investasi atau nilai pasar saham; 3) **risiko daya beli**, adanya perubahan dalam tingkat harga komoditi, biaya hidup, indeks harga konsumen, dan tingkat inflasi, dapat menurunkan hasil investasinya; 4) **risiko likuiditas**, dimana seberapa besar investasi dapat dikonversi menjadi uang tunai, dan seberapa besar saham dapat dipasarkan; 5) **risiko pasar**, dimana turunnya hasil investasi yang disebabkan

Universitas Indonesia

oleh resesi ekonomi, peperangan, perubahan struktural, dan perubahan preferensi konsumen.

Menurut ISEI (2005), tantangan dan beberapa isu dalam pengembangan dana asuransi sebagai pembiayaan infrastruktur antara lain: 1) praktek penjualan yang buruk dan produk yang tidak sesuai menyebabkan tingginya lapse rate, yaitu banyak polis yang tidak diperpanjang; 2) hampir 95 persen pemutusan kontrak disebabkan karena pengguna berhenti membayar dan menyerah.

Menurut Syahrir Ika (1996), ada beberapa faktor utama yang menyebabkan kecilnya kontribusi dana investasi dari perusahaan asuransi, yakni : 1) Bisnis asuransi memerlukan modal yang besar, karena harus menanggung resiko kebakaran, kematian, bencana dan sebagainya; 2) Kondisi moneter masih memberikan investasi yang relatif besar pada deposito; 3) Ada barrier bagi perusahaan asuransi untuk melakukan investasi pada saham; 4) perusahaan reksadana belum berkembang di Indonesia.

3.4.2 Validasi Variabel Penelitian

Dari sumber literatur diperoleh permasalahan dalam pengembangan pembiayaan asuransi di Indonesia terbagi menjadi empat aspek:

a. Risiko Finansial:

NO	Jenis Variabel Bebas
1.	Kemampuan Peminjam Dana
2.	Perubahan Tingkat Bunga
3.	Perubahan Nilai Pasar Saham
4.	Perubahan Tingkat Harga
5.	Portfolio Investasi Asuransi
6.	Total Aset Industri Asuransi

b. Risiko Politik:

NO	Jenis Variabel Bebas
1.	Regulasi Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur

Universitas Indonesia

2.	Pembatasan Regulasi Investasi
3.	Alternatif Pembiayaan
4.	Kebijakan Pemerintah
5.	Kenaikan Pajak

c. Risiko Likuiditas:

NO	Jenis Variabel Bebas
1.	Tingkat Solvabilitas
2.	Fleksibilitas Pembiayaan Proyek
3.	Lapse Rate

c. Risiko Pasar:

NO	Jenis Variabel Bebas
1.	Keterbatasan Informasi Investasi Asuransi
2.	Pertumbuhan Ekonomi
3.	Lembaga Perbankan sebagai sumber utama investasi
4.	Iklim Investasi yang Tidak Kondusif

3.4.3 Instrumen Penelitian

Untuk pembuatan kuisisioner mempersiapkan pedoman tertulis tentang wawancara, atau pengamatan, atau daftar pertanyaan, yang dipersiapkan untuk mendapatkan informasi dari responden. Dalam pemilihan instrumen penelitian perlu mempertimbangan 3 (tiga) hal, yaitu jenis pertanyaan yang akan digunakan, kendala terhadap peristiwa yang diteliti dan focus terhadap peristiwa yang sedang berjalan atau baru diselesaikan. Adapun mengenai jenis-jenis metode penelitian dapat dilihat pada Tabel 3.2 di bawah ini:

Tabel 3.1 Strategi Penelitian Untuk Masing-Masing Situasi

Strategi	Jenis pertanyaan yang digunakan	Kendali terhadap peristiwa yang diteliti	Fokus terhadap peristiwa yang sedang berjalan/ baru diselesaikan
Eksperimen	Bagaimana, mengapa	Ya	Ya
Survey	Siapa, apa, dimana, berapa banyak, berapa besar	Tidak	Ya
Analisa Arsip	Siapa, apa, dimana, berapa banyak, berapa besar	Tidak	Ya / Tidak
Sejarah	Bagaimana, mengapa	Tidak	Tidak
Studi Kasus	Bagaimana, mengapa	Tidak	Ya

Sumber: Diterjemahkan dari Yin (1994)

Pada penelitian ini digunakan metode survei, yang merupakan metode pengumpulan data yang terdiri atas wawancara terstruktur dan kuisioner dengan mempergunakan instrument penelitian. Untuk mendapatkan data dan informasi yang dibutuhkan, digunakan jenis pertanyaan sesuai dengan metode penelitian, yaitu sebagai berikut:

1. Apakah Dana Asuransi berpotensi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta.
2. Bagaimana proses dana asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta.
3. Faktor-faktor “apa“ saja yang menjadi Dana Asuransi sebagai alternatif infrastruktur dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta.
4. Strategi-strategi apa saja yang dapat mengembangkan Dana Asuransi sebagai alternatif infrastruktur dalam kerangka Kerjasama Pemerintah dan Swasta.

3.4.4 Pengumpulan Data

Data yang diperoleh pada penelitian ini adalah dengan cara survei terhadap responden yang sesuai terhadap sasaran dari penelitian ini yaitu dengan tujuan untuk mendapatkan data yang valid sesuai dengan data yang diperlukan. Survei merupakan metode yang sistematis untuk mengumpulkan data berdasarkan

sampel agar mendapatkan informasi dari populasi yang sebenarnya sehingga dapat diketahui suatu perilaku atau karakteristik utama dari populasi yang dituju pada suatu waktu yang telah ditentukan. Pengumpulan data dilakukan melalui 3 tahap penyebaran kuisioner kepada responden yang berhubungan langsung maupun tidak langsung terhadap permasalahan dalam pembiayaan infrastruktur dan Public Private Partnership serta Asuransi, responden untuk kuisioner pertama merupakan pakar. Kuisioner kedua diberikan kepada Praktisi. Dan kuisioner ketiga diberikan ke regulator. Hal ini untuk mendapatkan tindakan koreksi dari variabel kendala Dana Asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur yang berkorelasi signifikan. Pengumpulan data-data dari jawaban responden yang kemudian ditabelkan untuk memudahkan pembacaan pada saat analisa data. Hasil tabulasi data ini disebut data mentah yang akan diolah dengan *software* Expert Choice versi 11.1

3.5 ANALISA DATA

3.5.1 Analisis AHP

AHP merupakan suatu model pendukung keputusan yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty. Model pendukung keputusan ini akan menguraikan masalah multi faktor atau multi kriteria yang kompleks menjadi suatu hirarki, menurut Saaty (1993), hirarki didefinisikan sebagai suatu representasi dari sebuah permasalahan yang kompleks dalam suatu struktur multi level dimana level pertama adalah tujuan, yang diikuti level faktor, kriteria, sub kriteria, dan seterusnya ke bawah hingga level terakhir dari alternatif. Dengan hirarki, suatu masalah yang kompleks dapat diuraikan ke dalam kelompok-kelompoknya yang kemudian diatur menjadi suatu bentuk hirarki sehingga permasalahan akan tampak lebih terstruktur dan sistematis.

AHP sering digunakan sebagai metode pemecahan masalah dibanding dengan metode yang lain karena alasan-alasan sebagai berikut :

1. Struktur yang berhirarki, sebagai konsekuensi dari kriteria yang dipilih, sampai pada subkriteria yang paling dalam.

2. Memperhitungkan validitas sampai dengan batas toleransi inkonsistensi berbagai kriteria dan alternatif yang dipilih oleh pengambil keputusan.
3. Memperhitungkan daya tahan output analisis sensitivitas pengambilan keputusan.

Layaknya sebuah metode analisis, AHP pun memiliki kelebihan dan kelemahan dalam system analisisnya. Kelebihan-kelebihan analisis ini adalah :

- **Kesatuan (Unity)**

AHP membuat permasalahan yang luas dan tidak terstruktur menjadi suatu model yang fleksibel dan mudah dipahami.

- **Kompleksitas (Complexity)**

AHP memecahkan permasalahan yang kompleks melalui pendekatan sistem dan pengintegrasian secara deduktif.

- **Saling ketergantungan (Inter Dependence)**

AHP dapat digunakan pada elemen-elemen sistem yang saling bebas dan tidak memerlukan hubungan linier.

- **Struktur Hirarki (Hierarchy Structuring)**

AHP mewakili pemikiran alamiah yang cenderung mengelompokkan elemen sistem ke level-level yang berbeda dari masing-masing level berisi elemen yang serupa.

- **Pengukuran (Measurement)**

AHP menyediakan skala pengukuran dan metode untuk mendapatkan prioritas.

- **Konsistensi (Consistency)**

AHP mempertimbangkan konsistensi logis dalam penilaian yang digunakan untuk menentukan prioritas.

- **Sintesis (Synthesis)**

AHP mengarah pada perkiraan keseluruhan mengenai seberapa diinginkannya masing-masing alternatif.

- **Trade Off**

AHP mempertimbangkan prioritas relatif faktor-faktor pada sistem sehingga orang mampu memilih alternatif terbaik berdasarkan tujuan mereka.

- **Penilaian dan Konsensus (Judgement and Consensus)**

AHP tidak mengharuskan adanya suatu konsensus, tapi menggabungkan hasil penilaian yang berbeda.

– **Pengulangan Proses (Process Repetition)**

AHP mampu membuat orang menyaring definisi dari suatu permasalahan dan mengembangkan penilaian serta pengertian mereka melalui proses pengulangan.

Sedangkan kelemahan metode AHP adalah sebagai berikut:

- **Ketergantungan model AHP pada input utamanya.** Input utama ini berupa persepsi seorang ahli sehingga dalam hal ini melibatkan subyektifitas sang ahli selain itu juga model menjadi tidak berarti jika ahli tersebut memberikan penilaian yang keliru.

Dalam metode AHP dilakukan langkah-langkah sebagai berikut (Kadarsyah Suryadi dan Ali Ramdhani, 1998) :

1. Mendefinisikan masalah dan menentukan solusi yang diinginkan. Dalam tahap ini kita berusaha menentukan masalah yang akan kita pecahkan secara jelas, detail dan mudah dipahami. Dari masalah yang ada kita coba tentukan solusi yang mungkin cocok bagi masalah tersebut. Solusi dari masalah mungkin berjumlah lebih dari satu. Solusi tersebut nantinya kita kembangkan lebih lanjut dalam tahap berikutnya.
2. Membuat struktur hierarki yang diawali dengan tujuan utama. Setelah menyusun tujuan utama sebagai level teratas akan disusun level hirarki yang berada di bawahnya yaitu kriteria-kriteria yang cocok untuk mempertimbangkan atau menilai alternatif yang kita berikan dan menentukan alternatif tersebut. Tiap kriteria mempunyai intensitas yang berbeda-beda. Hirarki dilanjutkan dengan subkriteria (jika mungkin diperlukan).
3. Membuat matrik perbandingan berpasangan yang menggambarkan kontribusi relatif atau pengaruh setiap elemen terhadap tujuan atau kriteria yang setingkat di atasnya. Matriks yang digunakan bersifat sederhana, memiliki kedudukan kuat untuk kerangka konsistensi, mendapatkan informasi lain yang mungkin dibutuhkan dengan semua perbandingan yang mungkin dan mampu menganalisis kepekaan prioritas secara keseluruhan untuk perubahan pertimbangan. Pendekatan dengan matriks mencerminkan aspek ganda dalam

prioritas yaitu mendominasi dan didominasi. Perbandingan dilakukan berdasarkan judgment dari pengambil keputusan dengan menilai tingkat kepentingan suatu elemen dibandingkan elemen lainnya. Untuk memulai proses perbandingan berpasangan dipilih sebuah kriteria dari level paling atas hirarki misalnya K dan kemudian dari level di bawahnya diambil elemen yang akan dibandingkan misalnya E1,E2,E3,E4,E5.

4. Melakukan dan mendefinisikan perbandingan berpasangan sehingga diperoleh jumlah penilaian seluruhnya sebanyak $n \times [(n-1)/2]$ buah, dengan n adalah banyaknya elemen yang dibandingkan. Hasil perbandingan dari masing-masing elemen akan berupa angka dari 1 sampai 9 yang menunjukkan perbandingan tingkat kepentingan suatu elemen. Apabila suatu elemen dalam matriks dibandingkan dengan dirinya sendiri maka hasil perbandingan diberi nilai 1. Skala 9 telah terbukti dapat diterima dan bisa membedakan intensitas antar elemen. Hasil perbandingan tersebut diisikan pada sel yang bersesuaian dengan elemen yang dibandingkan. Skala perbandingan perbandingan berpasangan dan maknanya yang diperkenalkan oleh Saaty bisa dilihat di bawah.

Tabel 3.2 Skala Penilaian Perbandingan Berpasangan

Tingkat Kepentingan	Definisi	Keterangan
1	Sama Pentingnya	Kedua elemen mempunyai pengaruh yang sama.
3	Agak lebih penting yang satu atas lainnya	Pengalaman dan penilaian sangat memihak satu elemen dibandingkan dengan pasangannya.
5	cukup penting	Pengalaman dan keputusan menunjukkan kesukaan atas satu aktifitas lebih dari yang lain
7	Sangat penting	Pengalaman dan keputusan menunjukkan kesukaan yang kuat atas satu aktifitas lebih dari yang lain
9	Mutlak lebih penting	Satu elemen mutlak lebih disukai dibandingkan dengan pasangannya, pada tingkat keyakinan tertinggi.
2,4,6,8	nilai tengah diantara dua nilai keputusan yang berdekatan	Bila kompromi dibutuhkan
Resiprokal	Kebalikan	Jika elemen i memiliki salah satu angka dari skala perbandingan 1 sampai 9 yang telah ditetapkan oleh Saaty ketika dibandingkan dengan elemen j , maka j memiliki kebalikannya ketika dibandingkan dengan elemen i
rasio	rasio yang didapat langsung dari pengukuran	

5. Menghitung nilai eigen dan menguji konsistensinya. Jika tidak konsisten maka pengambilan data diulangi.
6. Mengulangi langkah 3,4, dan 5 untuk seluruh tingkat hirarki.
7. Menghitung vektor eigen dari setiap matriks perbandingan berpasangan yang merupakan bobot setiap elemen untuk penentuan prioritas elemen-elemen pada tingkat hirarki terendah sampai mencapai tujuan. Penghitungan dilakukan lewat cara menjumlahkan nilai setiap kolom dari matriks, membagi setiap nilai dari kolom dengan total kolom yang bersangkutan untuk memperoleh normalisasi matriks, dan menjumlahkan nilai-nilai dari setiap baris dan membaginya dengan jumlah elemen untuk mendapatkan rata-rata.
8. Memeriksa konsistensi hirarki. Yang diukur dalam AHP adalah rasio konsistensi dengan melihat index konsistensi. Konsistensi yang diharapkan adalah yang mendekati sempurna agar menghasilkan keputusan yang mendekati valid. Walaupun sulit untuk mencapai yang sempurna, rasio konsistensi diharapkan kurang dari atau sama dengan 10 %.

AHP didasarkan atas **3 prinsip dasar** yaitu:

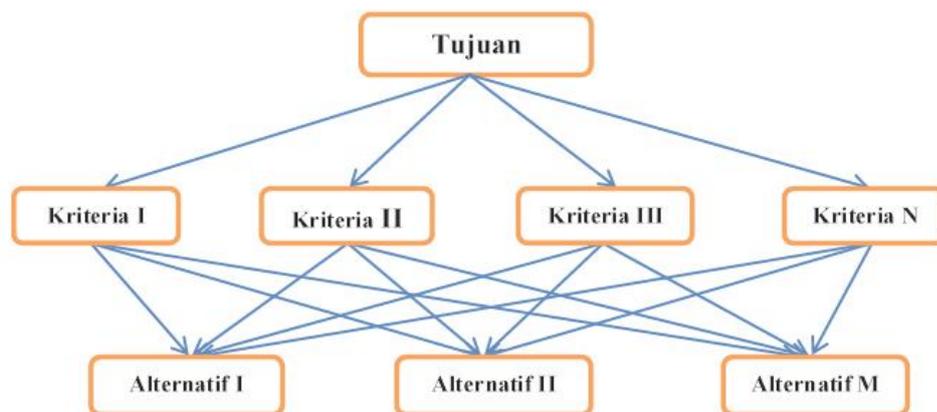
1. Dekomposisi.

Dengan prinsip ini struktur masalah yang kompleks dibagi menjadi bagian-bagian secara hirarki. Tujuan didefinisikan dari yang umum sampai khusus. Dalam bentuk yang paling sederhana struktur akan dibandingkan tujuan, kriteria dan level alternatif. Tiap himpunan alternatif mungkin akan dibagi lebih jauh menjadi tingkatan yang lebih detail, mencakup lebih banyak kriteria yang lain. Level paling atas dari hirarki merupakan tujuan yang terdiri atas satu elemen. Level berikutnya mungkin mengandung beberapa elemen, di mana elemen-elemen tersebut bisa dibandingkan, memiliki kepentingan yang hampir sama dan tidak memiliki perbedaan yang terlalu mencolok. Jika perbedaan terlalu besar harus dibuatkan level yang baru. Bentuk struktur dekomposisi yakni :

Tingkat pertama : Tujuan keputusan (Goal)

Tingkat kedua : Kriteria – kriteria

Tingkat ketiga : Alternatif – alternatif



Gambar 3.3 Struktur Hirarki

2. Perbandingan penilaian/pertimbangan (comparative judgments).
 Dengan prinsip ini akan dibangun perbandingan berpasangan dari semua elemen yang ada dengan tujuan menghasilkan skala kepentingan relatif dari elemen. Penilaian menghasilkan skala penilaian yang berupa angka. Perbandingan berpasangan dalam bentuk matriks jika dikombinasikan akan menghasilkan prioritas.
3. Sintesa Prioritas.
 Sintesa prioritas dilakukan dengan mengalikan prioritas lokal dengan prioritas dari kriteria bersangkutan di level atasnya dan menambahkannya ke tiap elemen dalam level yang dipengaruhi kriteria. Hasilnya berupa gabungan atau dikenal dengan prioritas global yang kemudian digunakan untuk memboboti prioritas lokal dari elemen di level terendah sesuai dengan kriterianya.

AHP didasarkan atas 3 **aksioma utama** yaitu :

1. Aksioma Resiprokal.
 Aksioma ini menyatakan jika PC (EA,EB) adalah sebuah perbandingan berpasangan antara elemen A dan elemen B, dengan memperhitungkan C sebagai elemen parent, menunjukkan berapa kali lebih banyak properti yang dimiliki elemen A terhadap B, maka $PC(EB,EA) = 1/PC(EA,EB)$. Misalnya jika A 5 kali lebih besar daripada B, maka $B=1/5 A$.

2. Aksioma Homogenitas.

Aksioma ini menyatakan bahwa elemen yang dibandingkan tidak berbeda terlalu jauh. Jika perbedaan terlalu besar, hasil yang didapatkan mengandung nilai kesalahan yang tinggi. Ketika hirarki dibangun, kita harus berusaha mengatur elemen-elemen agar elemen tersebut tidak menghasilkan hasil dengan akurasi rendah dan inkonsistensi tinggi.

3. Aksioma Ketergantungan.

Aksioma ini menyatakan bahwa prioritas elemen dalam hirarki tidak bergantung pada elemen level di bawahnya. Aksioma ini membuat kita bisa menerapkan prinsip komposisi hirarki.

Beberapa contoh aplikasi AHP adalah sebagai berikut:

1. Membuat suatu set alternatif;
2. Perencanaan;
3. Menentukan prioritas;
4. Memilih kebijakan terbaik setelah menemukan satu set alternatif;
5. Alokasi sumber daya;
6. Alokasi risiko;
7. Menentukan kebutuhan/persyaratan;
8. Memprediksi *outcome*;
9. Merancang sistem;
10. Mengukur performa;
11. Memastikan stabilitas sistem;
12. Optimasi;
13. Penyelesaian konflik

3.5.2 Analisis Forecasting dengan Methode of Least Square

Analisis trend merupakan suatu metode analisis yang ditujukan untuk melakukan suatu estimasi atau peramalan pada masa yang akan datang. Untuk melakukan peramalan dengan baik maka dibutuhkan berbagai macam informasi (data) yang cukup banyak dan diamati dalam periode waktu yang relatif cukup panjang, sehingga dari hasil analisis tersebut dapat diketahui sampai berapa besar fluktuasi

yang terjadi dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terhadap perubahan tersebut.

Secara teoritis, dalam analisis time series yang paling menentukan adalah kualitas dan keakuratan dari informasi atau data-data yang diperoleh serta waktu atau periode dari data-data tersebut dikumpulkan. Jika data yang dikumpulkan tersebut semakin banyak maka semakin baik pula estimasi atau peramalan yang diperoleh. Sebaliknya, jika data yang dikumpulkan semakin sedikit maka hasil estimasi atau peramalannya akan semakin jelek.

Metode least square : metode yang digunakan untuk analisis time series adalah Metode Garis Linier Secara Bebas (Free Hand Method), Metode Setengah Rata-Rata (Semi Average Method), Metode Rata-Rata Bergerak (Moving Average Method) dan Metode Kuadrat Terkecil (Least Square Method).

Secara umum persamaan garis linier dari analisis time series adalah :

$$Y = a + bX.$$

Keterangan:

Y = variabel yang dicari trendnya

X = variabel waktu (tahun)

Sedangkan untuk mencari nilai konstanta :

(a) dan parameter (b) adalah : $a = \frac{Y}{N}$ dan $b = \frac{XY}{X^2}$.

BAB 4

STUDI ACUAN

Sebagai referensi dalam rangka Analisa dana Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur dengan Skema Kerjasama Pemerintah dengan Swasta, berikut ini diuraikan beberapa literature penerapan dana asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur melalui kerjasama Pemerintah dengan Swasta pada beberapa negara, yaitu :

4.1 MEMPERLUAS JARINGAN INVESTASI DALAM PENGEMBANGAN PROYEK INFRASTRUKTUR DI CINA

Pada Nopember 2008, Pemerintah Cina membuat kebijakan untuk merangsang ketertarikan pihak lokal dengan mengumumkan paket stimulus 4 triliun Yuan sampai dengan akhir tahun 2010 yang meliputi 10 bidang utama. Berdasarkan estimasi yang tidak resmi, dana sebesar 1 miliar sampai dengan 2 miliar yuan akan didanai oleh Pemerintah Daerah dan berbagai jenis industri.

Pada tahun 2009, Pemerintah menerapkan peraturan dan kebijakan yang mendukung perluasan jaringan investasi untuk mendorong investasi yang terdiversifikasi dan untuk meningkatkan aktivitas investasi. Perubahan peraturan-peraturan yang dilakukan termasuk didalamnya untuk mengkombinasikan dan memperbarui produk investasi yang ada di industri keuangan dalam rangka penggunaan cadangan modal agar lebih maksimal. Sebagai contoh, pada bulan Maret 2009 *China Insurance Regulatory Commission* (CIRC) mengeluarkan Pedoman Penerbitan Produk Investasi Obligasi Infrastruktur dan Surat Edaran mengenai pelaksanaan kebijakan khusus pajak penghasilan bagi perusahaan investasi yang bersifat patungan atau kongsi.

Investasi Proyek Infrastruktur : Dana Asuransi

Pada tanggal 14 Maret 2006, CIRC mengeluarkan pedoman atau langkah-langkah administratif untuk percontohan investasi tidak langsung dana asuransi pada proyek infrastruktur dengan peraturan nomor 1 tahun 2006 tentang Pedoman dan langkah-langkah administratif.

Dalam melakukan investasi pada proyek infrastruktur dana asuransi diatur dengan pedoman dan langkah-langkah administratif. Investor dalam hal ini yang menginvestasikan dana asuransi mempercayakan dana asuransi kepada pihak pengelola investasi infrastruktur, yang akan mengatur rencana investasi sesuai dengan tujuan dari investor. Dana asuransi yang telah dipercayakan kepada pengelola investasi infrastruktur akan menjadi modal bagi pengelola investasi tersebut dalam membiayai proyek infrastruktur. Pengelola investasi infrastruktur yang telah mendapatkan kepercayaan para investor akan mengelola dana asuransi untuk kepentingan penerima atau untuk tujuan spesifik lainnya.

Ruang lingkup perencanaan investasi meliputi pembangunan proyek-proyek infrastruktur nasional, seperti transportasi (termasuk bandara), telekomunikasi, energi, fasilitas umum dan pemeliharaan lingkungan. Investasi dalam proyek-proyek infrastruktur diatas dapat dilakukan melalui pemberian kredit, saham, dan hak kepemilikan.

Sampai dengan saat ini Pemerintah yang terkait dan departemen administrasi belum mensosialisasikan atau mengeluarkan peraturan mengenai jenis investasi saham dan hak kepemilikan. Pedoman dan peraturan yang telah dikeluarkan lebih kepada meningkatkan kegiatan investasi terhadap proyek-proyek infrastruktur.

Investasi Tidak Langsung

The Infrastructure Debt Investment Plan (IDIP) merupakan jenis instrumen pembiayaan dengan struktur yang relatif sederhana dimana entitas seperti lembaga manajemen aset asuransi dapat mendapatkan keuntungan. Pengelola investasi infrastruktur menerbitkan komitmen atas rencana investasi, dan memastikan pengembalian atas dana yang diberikan serta hasil dari investasi proyek infrastruktur yang telah direncanakan. Dana yang bersumber dari dana asuransi akan digunakan untuk proyek-proyek infrastruktur yang ditetapkan dan diatur melalui *The Infrastructure Debt Investment Plan (IDIP)*.

Menurut ketentuan pedoman dan langkah-langkah administratif, Sebuah perencanaan investasi utamanya terdiri dari beberapa pihak, yaitu :

1. *Trustor*
Perusahaan asuransi, grup dan holding companies.
2. *Trustee*
Perusahaan pengelola investasi (trust companies), perusahaan pengelola aset asuransi, perusahaan pengelola dana investasi, atau lembaga pengelola lainnya yang berinvestasi dalam proyek infrastruktur dengan atas nama mereka sendiri terkait keinginan atas keuntungan yang akan diterima.
3. *Beneficiary*
Seseorang atau pihak yang mempunyai keinginan untuk diberikan suatu keuntungan dalam suatu rencana investasi.
4. *Custodian*
Bank komersial atau institusi keuangan lain yang ditunjuk oleh *trustor* yang bertanggungjawab untuk penjaminan aset dalam rencana investasi yang telah disepakati.
5. *The Independent Supervisor*
Lembaga pengelolaan yang profesional yang ditunjuk oleh *Beneficiary* yang bertanggungjawab dalam pengawasan pelaksanaan rencana investasi oleh *Trustee* dan pelaksanaan proyek oleh pemilik proyek.

Investasi tidak langsung dana asuransi dalam IDIP terdiri dari berbagai unsur dan melibatkan beberapa pihak yang diatur dalam suatu ketentuan hukum. Dalam suatu investasi yang mempunyai ketentuan hukum diperlukan pengacara yang bertindak selaku perwakilan dari masing-masing pihak khususnya investor, hal-hal yang perlu dilakukan adalah :

1. Menyusun dokumen kontrak, antara lain : jaminan, investasi, pengawasan independen.
2. Melakukan penelaahan hukum yang antara lain, kualifikasi entitas dan validitas proyek.
3. Mengetahui komitmen dan legalitas IDIP.
4. Membantu pembuatan konsep dan prospektus rencana investasi.

5. Menyusun dokumen konsep dan review atas dokumen transaksi, seperti kontrak penjaminan, pengawasan investasi, pengawasan independen dan jaminan.
6. Mengeluarkan pendapat hukum mengenai hal-hal tersebut diatas, dan
7. Rancangan pemenuhan ketentuan dalam IDIP.

Dalam pembiayaan infrastruktur industri asuransi cina telah memberikan lampu hijau untuk membiayai investasi infrastruktur khususnya real estate. CIRC menyebutkan dengan langkah-langkah awal investasi dana asuransi dalam bidang properti yang dimulai pada tanggal 5 September 2010. Tujuan utama dari penyusunan tahapan adalah untuk mengatur investasi dana asuransi dalam sektor properti khususnya pengelolaan resiko investasi, melindungi aset, dan menjamin hak dari pihak yang mengasuransikan dan diasuransikan. Point utama tersebut, yaitu :

Definisi dan Ruang Lingkup

- Jenis investasi bisa melalui ekuitas, hutang atau basis aset.
- Real estate berhubungan dengan tanah, bangunan, dan aset tak bergerak lain yang melekat pada tanah.
- Perusahaan asuransi dapat berinvestasi dalam infrastruktur properti, non-infrastruktur properti dan properti terkait produk finansial (contoh : produk yang berbasis pendapatan jangka panjang).
- Proyek real estate yang diijinkan, yaitu :
 - Proyek yang telah memperoleh sertifikat penggunaan tanah milik negara dan izin atas perencanaan pemanfaatan tanah untuk pembangunan.
 - Proyek pembangunan yang sedang berjalan dan mempunyai sertifikat penggunaan tanah milik negara; izin perencanaan pemanfaatan tanah untuk pembangunan; izin perencanaan untuk proyek-proyek konstruksi; dan izin konstruksi.
 - Proyek Transferable yang telah memperoleh sertifikat penggunaan tanah milik negara; izin perencanaan pemanfaatan tanah untuk pembangunan; izin perencanaan untuk proyek-proyek konstruksi; izin konstruksi; izin pra penjualan atau izin penjualan.

- Proyek-proyek lainnya yang telah memperoleh sertifikat atas jenis proyek dan sertifikat lainnya.
- Proyek penyediaan tanah;
- Properti yang digolongkan kedalam sektor ritel, perkantoran atau sektor asuransi terkait.

Pembatasan dalam Investasi

- Tidak diperbolehkan memberikan hutang tanpa jaminan;
- Tidak diperbolehkan menggunakan investasi properti sebagai janji;
- Tidak diperbolehkan berinvestasi, mengembangkan atau menjual properti perumahan yang bersifat komersial;
- Tidak diperbolehkan mendirikan perusahaan pengembangan properti atau berinvestasi dalam saham perusahaan properti yang tidak terdaftar (kecuali untuk project companies);
- Tidak diperbolehkan menggunakan dana dari pinjaman, obligasi, pembelian kembali atau pinjaman antar bank untuk berinvestasi pada properti.

4.2 DANA ASURANSI DAN PENSIUN DI AUSTRALIA DAN KETERLIBATANNYA DALAM INFRASTRUKTUR

Alasan-alasan yang membuat investasi infrastruktur yang berasal dari dana asuransi dan pensiun menguntungkan dan beberapa alasan yang tidak menguntungkan telah menyebabkan peningkatan yang signifikan dalam keterlibatan dana asuransi dan pensiun dalam pembiayaan infrastruktur yang merupakan hasil dari serangkaian faktor penyebab pemilihan investasi ini dapat menguntungkan, yaitu : pendapatan yang konsisten, proyek infrastruktur cenderung memberikan dividen yang konsisten, insentif fiskal atas dividen melalui pembebasan atau penundaan pembayaran pajak, mengurangi ketidakstabilan portofolio, masa jatuh tempo dalam jangka panjang, saham infrastruktur menghasilkan keuntungan dalam jangka waktu yang panjang. Hal ini cocok dengan dana asuransi dan pensiun yang mempunyai karakteristik komitmen pembayaran kepada pemberi jasa dengan periode waktu yang sama.

Namun demikian, terdapat faktor lain yang menyebabkan dana asuransi dan pensiun tidak diinvestasikan dalam infrastruktur, yaitu pembatasan likuiditas, kesulitan memprediksi nilai proyek, investasi awal yang membutuhkan jumlah modal yang besar, yang berarti hanya dana yang berjumlah besar yang dapat diinvestasikan dalam proyek infrastruktur yang tidak tercantum dalam pasar saham dan kualitas yang tidak merata

Dana Asuransi dan pensiun dapat diinvestasikan dalam infrastruktur melalui empat cara, yaitu :

1. Melalui akuisisi hutang yang berasal dari operator infrastruktur;
2. Melalui lembaga investasi yang tidak go public;
3. Melalui perusahaan pendanaan infrastruktur yang go public;
4. Melalui joint venture dengan perusahaan lain untuk mengembangkan dan mengelola investasi proyek.

Pada tahun 2002 investasi infrastruktur yang berasal dari dana asuransi dan pensiun sekitar 2% dari total pendanaan, dengan US\$ 4.448 juta. Pada tahun 2012 diharapkan investasi akan meningkat menjadi US\$51.673 juta, yang mewakili 5% dari dana asuransi dan pensiun secara keseluruhan (US\$ 667.904juta).

Investasi dalam infrastruktur telah memberikan siklus yang panjang sesuai dengan karakteristik dana asuransi dan pensiun. Kemudian, pengurangan belanja infrastruktur oleh Pemerintah (berkisar lebih dari 14% pada tahun 1970, menjadi 5% pada tahun 2005) memberikan peluang tersendiri untuk peningkatan partisipasi dana asuransi dan pensiun dalam investasi infrastruktur sehingga dapat menggantikan Pemerintah sebagai investor utama dalam infrastruktur.

Tabel 4.1 Infrastructure Investment from Australian Insurance dan Pension funds

<u>Infrastructure Investment from Australian Insurance and Pension Funds</u>		
<u>Companies - Funds</u>	<u>% of the portfolio</u>	<u>Infrastructure assets (millions)</u>
MTAA Super Fund	18%	US\$610
WESTSCHEME	12%	US\$126
STAsuper	8%	US\$417
UniSuper	6%	US\$706
HOSTPLUS	4%	US\$89

Universitas Indonesia

4.3 KETERLIBATAN ASURANSI DAN DANA PENSIUN DALAM PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR DI INGGRIS

Mekanisme untuk mengevaluasi proyek-proyek di Inggris sangat mirip dengan Australia. Contoh penerapan PPP yang sukses adalah yang dilakukan pada sektor transportasi. Sebagai contoh, Jembatan Dartford (kontrak ditandatangani pada tahun 1987 dan mulai dioperasikan pada 1991) yang melintasi Sungai Thames, yang ditujukan untuk mengurangi kemacetan jalan di M25 Motorway dekat London. Proyek ini dilaksanakan dengan investasi swasta dengan model DBFO (design, building, financing and operation). Proyek lain yang inovatif adalah pembangunan jembatan Severn (ditandatangani pada tahun 1990) antara Inggris dan Wales yang menerapkan DBFO konsesi.

Menindaklanjuti keberhasilan dari proyek-proyek sebelumnya, pada tahun 1992 Pemerintah Inggris mengumumkan pelaksanaan *Private Finance Initiative (PFI)*. Gelombang pertama dimulai tahun 1994, yang melibatkan sektor konstruksi yang berpartisipasi dalam desain, pembangunan, dan pengoperasian jalan yang baru dibangun.

Pada tahun 1997, model PFI direstrukturisasi dan dikembangkan konsep yang lebih lengkap, dimana yang menjadi permasalahan utama adalah jangka waktu pelaksanaan PPP.

Para PFI/PPP, seperti yang biasa disebut di Inggris, semakin terlibat dalam pembangunan infrastruktur, terutama di sektor transportasi, kesehatan, pendidikan, perumahan, pertahanan, telekomunikasi (IT), dan manajemen air limbah serta sanitasi. Data yang berasal dari Research IFSL 2008 menunjukkan bahwa antara 1990 dan 2007 lebih dari 900 proyek telah ditandatangani dengan model PPP dengan nilai sebesar US\$ 106.029 juta dan sektor yang terbesar dalam proyek PFI pada tahun 2008 adalah angkatan bersenjata, pendidikan dan kesehatan.

Di Inggris terdapat sekitar 50 dana publik dan swasta yang pada saat ini

melakukan investasi di sektor infrastruktur. Beberapa dana asuransi dan pensiun terbesar adalah :

1. *The London Pensions Fund Authority* (LPFA). Dana yang berasal dari otoritas keuangan ini memiliki 15% dari portfolio investasinya yang dialokasikan untuk investasi infrastruktur. Investasi dana tersebut dalam melakukan investasi dalam sektor infrastruktur melalui instrumen investasi seperti investasi langsung, lembaga keuangan investasi, dan sebagian pada lembaga investasi yang tercatat pada bursa efek.
2. *Universities Superannuation Scheme* (USS) adalah sumber dana terbesar kedua setelah LPFA. USS adalah investor yang paling banyak menanamkan dananya dalam saham proyek infrastuktur yang merupakan murni modal swasta. Prosentase sebesar 90% dari modal ditempatkan dalam lembaga keuangan investasi dan sisanya melalui investasi langsung.
3. *Greater Manchester Pension Fund* (GMPF) merupakan asuransi dan dana pensiun domestik terbesar di Inggris, yang terdiri dari 10 daerah di Manchester dan sekitar 200 organisasi terkait. Modal yang dimiliki saat ini berjumlah lebih dari US\$ 14,802 juta. Sebagian besar dananya dalam pembiayaan infrastruktur dilakukan melalui instrumen investasi langsung dan sisanya melalui lembaga keuangan investasi.

4.4 KETERLIBATAN ASURANSI DAN DANA PENSIUN DALAM PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR DI KANADA

Sulit untuk berbicara tentang PPP di Kanada pada umumnya. Seperti halnya di Australia, kewenangan pembangunan infrastruktur diberikan ke setiap propinsi, dan dalam beberapa kasus, dalam hal ini, terdapat peraturan yang berbeda-beda. Wilayah yang memiliki paling jelas dalam penerapan PPP adalah British Columbia, sementara untuk Quebec adalah sedang merevisi peraturan-peraturan baru untuk menarik investasi. Pada wilayah Ontario mempunyai suatu kondisi khusus. Beberapa pengalaman terakhir di PPP (kontroversial dari sudut pandang politik) telah membuat suatu perubahan definisi yang mengakibatkan penetapan jangka waktu proyek yang baru. Pembuatan alternatif Pendanaan dan strategi pengadaan, menciptakan kepercayaan oleh publik. Secara umum, setiap daerah

mencoba untuk menyusun dan membuat peraturan mereka sebagus mungkin untuk menjadikannya sedekat mungkin dengan model penerapan dari Inggris dan Australia.

PPP adalah suatu fenomena yang relatif baru di Kanada, proyek pertama yang dilaksanakan adalah pada pertengahan tahun 90an. Kanada menunjukkan bahwa terdapat keunikan tersendiri dimana pelayanan publik (pendidikan, kesehatan, dll) didanai oleh pajak yang aksesnya bersifat universal.

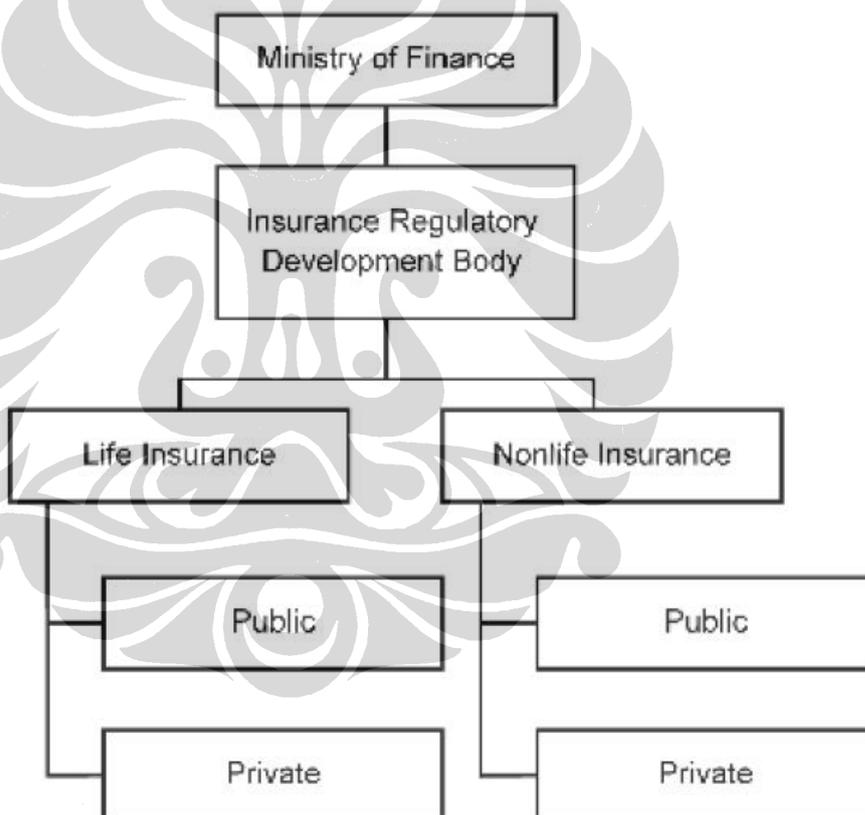
Di Kanada, diantara asuransi dan dana pensiun yang merupakan BUMN dan swasta, terdapat lebih dari 15 perusahaan yang saat ini menginvestasikan dananya pada sektor infrastruktur. Menurut asuransi dan pensiun Kanada, agregat aset yang diinvestasikan dalam infrastruktur sebesar US\$ 27,733 miliar, yang mewakili sebesar 3,67% dari total aset yang dikelola. Dari perusahaan-perusahaan yang menginvestasikan dananya dalam sektor infrastruktur terdapat perusahaan-perusahaan yang mempunyai peranan besar dalam investasi sektor infrastruktur, yaitu :

1. *Ontario Teachers Pension Plan (OTPP)* adalah salah satu dana pensiun publik terbesar yang telah menginvestasikan dananya dalam infrastruktur sejak 2001, terutama melalui investasi langsung pada perusahaan infrastruktur dan proyek infrastruktur.
2. *Ontario Municipal Retirement System (OMERS)* diciptakan pada tahun 1962 untuk karyawan Pemerintah di Ontario. Pada kuartal 1 tahun 2009, investasi dalam infrastruktur mewakili antara 15% sampai dan 16% dari total portfolio investasi langsung dan investasi dalam ekuitas perusahaan. Namun, mereka saat ini telah berencana untuk meningkatkan partisipasinya menjadi 31% dan 35%.
3. *Canadian Plan (CP)* merupakan perusahaan yang bergerak dalam asuransi jiwa dan pensiun yang mulai berinvestasi di sektor infrastruktur pada tahun 2005 dan mengembangkan portfolio investasi langsung dan memulai komitmen dengan lembaga keuangan yang menginvestasikan dananya dalam sektor infrastruktur. Pada akhir tahun 2010, direncanakan portofolio

investasi untuk sektor infrastruktur sebesar 6,5%, dan akan ditingkatkan sebesar 2,2% setiap tahunnya.

4.5 PERAN SEKTOR ASURANSI DALAM PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR DI INDIA

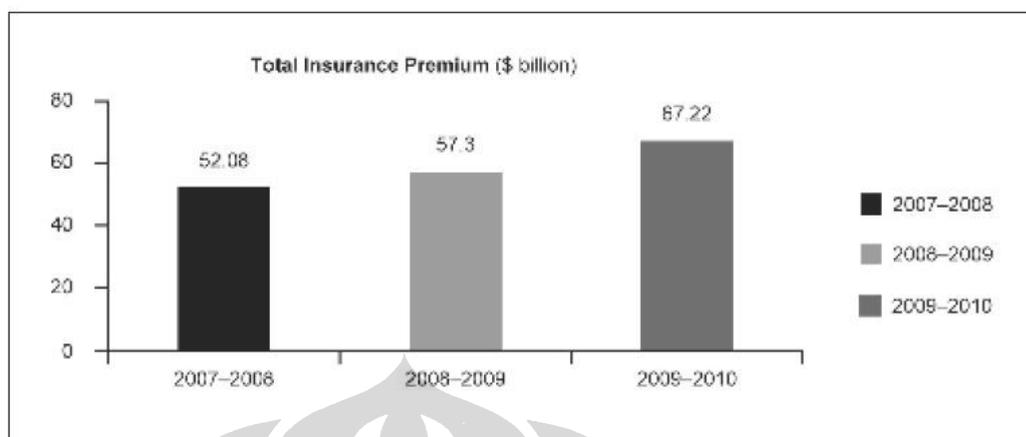
Pasar asuransi India merupakan yang terbesar kelima di Asia setelah Jepang, Korea Selatan, Republik Rakyat Cina, dan Taiwan. Dalam hal ini, asuransi terbagi 2 (dua) jenis yaitu asuransi jiwa dan asuransi umum. Total premi asuransi yang dikelola oleh industri asuransi pada tahun 2010 sebesar US\$ 67,2 miliar, mengalami kenaikan sebesar 17,3% dari tahun 2009.



Gambar 4.1
Struktur Sektor Asuransi di India
Sumber : Asian Development Bank

Pada akhir Maret tahun 2010, jumlah perusahaan asuransi yang terdaftar pada IRDA (lembaga yang berwenang mengatur dan kebijakan asuransi di India) sebanyak 46, dimana 23 diantaranya merupakan asuransi jiwa, 22 merupakan

asuransi umum dan 1 perusahaan reasuransi.



Gambar 4.2
Premi Asuransi

Sumber : *Insurance Regulatory and Development Authority (IRDA)*

Pada Maret tahun 2009, total investasi sektor asuransi sebesar US\$ 221,64 miliar, meningkat sebesar 18,61% dibandingkan tahun sebelumnya. Untuk investasi asuransi jiwa mengalami pertumbuhan sebesar 19,63%, asuransi umum mengalami pertumbuhan yang tidak sebesar asuransi jiwa, yaitu sebesar 4,64%. IRDA sebagai otoritas yang membuat kebijakan dan peraturan dalam sektor asuransi membuat suatu pembatasan atas maksimal jenis investasi. Pembatasan tersebut dimaksudkan untuk menjaga tingkat kesehatan perusahaan asuransi dengan memperhitungkan tingkat solvabilitas. Regulasi atas investasi sektor asuransi yang diatur oleh IRDA selaku otoritas yang berwenang dibuat berdasarkan jenis asuransi, yaitu asuransi jiwa dan asuransi umum sebagaimana digambarkan pada tabel 4.1 dan 4.2.

Tabel 4.2
Regulasi Investasi pada Sektor Asuransi Jiwa

Type of Investment	Percentage
1. Government securities	At least 25%
2. Government securities or other approved securities (including (1) above)	Not less than 50%
3. Approved investments as specified in schedule I	
(a) Infrastructure and social sector	Not less than 15%
(b) Others to be governed by exposure/prudential norms specified in Regulation 5	Not exceeding 20%
4. Other than in approved investments to be governed by norms exposure/prudential norms specified in Regulation 5	Not exceeding 15%

Sumber : Insurance Regulatory and Development Authority

Universitas Indonesia

Tabel 4.3
Regulasi Investasi pada Sektor Asuransi Umum

Type of Investment	Percentage
1. Government securities	Not less than 20%
2. State government securities and other guaranteed securities including (1) above	Not less than 30%
3. Housing and loans to state government for housing and firefighting equipment	Not less than 5%
4. Investments in approved investments as specified in Schedule II	
(a) Infrastructure and social sector	Not less than 10%
(b) Others to be governed by exposure/prudential norms specified in Regulation 5	Not exceeding 30%
5. Other than in approved investments to be governed by exposure/prudential norms specified in Regulation 5	Not exceeding 25%

Sumber : Insurance Regulatory and Development Authority

4.6 MATRIX PERBANDINGAN ANTAR NEGARA

Dalam penerapan dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur, setiap negara mempunyai penerapan dan kebijakan yang berbeda-beda. Indikator-indikator penerapan yang ada sebelumnya dalam mendukung kebijakan dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur sangat ditentukan oleh dukungan Pemerintah. Oleh karena itu, pada tabel 4.3 berikut digambarkan penerapan dan kebijakan dari 4 (empat) negara yaitu Australia, India, Cina, dan Kanada.

Tabel 4.4
Matrix Penerapan Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur

JENIS INVESTASI		
NO	NEGARA	PENJELASAN
1	AUSTRALIA	<ol style="list-style-type: none"> Melalui akuisisi hutang yang berasal dari operator infrastruktur; Melalui lembaga investasi yang tidak go public; Melalui perusahaan pendanaan infrastruktur yang go public; Melalui joint venture dengan perusahaan lain untuk mengembangkan dan mengelola investasi proyek.
2	INDIA	<ol style="list-style-type: none"> Melalui investasi obligasi yang dikeluarkan perusahaan infrastruktur; Melalui investasi obligasi yang dikeluarkan oleh SPV/<i>Project Company</i>; Melalui investasi langsung/pemberian hutang jangka panjang kepada SPV/<i>Project Company</i>.
3	KANADA	<ol style="list-style-type: none"> Melalui investasi langsung kepada perusahaan infrastruktur dan proyek infrastruktur; Melalui investasi saham perusahaan infrastruktur.
4	CINA	Melalui investasi tidak langsung dengan perantara lembaga keuangan investasi yang mengkhususkan kepada sektor infrastruktur (<i>The Infrastructure Debt Investment Plan</i>)

REGULASI INVESTASI		
NO	NEGARA	PENJELASAN
1	AUSTRALIA	Tidak terdapat regulasi investasi asuransi yang menghambat keterlibatan dana asuransi dalam investasi sektor infrastruktur baik dari pembatasan maksimal atau minimal portofolio investasi maupun cadangan minimum
2	INDIA	Regulasi investasi dalam infrastruktur diatur sebagai berikut : 1. Asuransi Jiwa tidak kurang dari 15%; 2. Asuransi Umum tidak kurang dari 10% IRDA Regulation (Setara dengan Peraturan Kepala Bapepam-LK)
3	KANADA	Tidak terdapat regulasi investasi asuransi yang menghambat keterlibatan dana asuransi dalam investasi sektor infrastruktur baik dari pembatasan maksimal atau minimal portofolio investasi maupun cadangan minimum
4	CINA	1. Regulasi atas pembatasan portofolio investasi telah dirubah pada tahun 2009; 2. Regulasi tentang pedoman dan langkah-langkah administratif dalam investasi infrastruktur. China Insurance Regulatory Commision (Setara dengan Peraturan Kepala Bapepam-LK)
JENIS SEKTOR INFRASTRUKTUR		
NO	NEGARA	PENJELASAN
1	AUSTRALIA	1. Sektor Energi; 2. Sektor Komunikasi; 3. Sektor Transportasi (Airport dan Jalan Tol Berbayar).
2	INDIA	1. Sektor Transportasi (Jalan Tol, Pelabuhan, Airport, dan Rel Kereta); 2. Sektor Energi; 3. Sektor Telekomunikasi; dan 4. Sektor Penyediaan Air Minum dan Limbah
3	KANADA	1. Sektor Transportasi; 2. Sektor Kesehatan; 3. Sektor Pendidikan.
4	CINA	1. Sektor Transportasi; 2. Sektor Telekomunikasi; 3. Sektor Energi; 4. Sektor Fasilitas Umum (Perumahan); 5. Sektor Pemeliharaan Lingkungan.

BAB 5 PENGUMPULAN DAN ANALISA DATA

5.1 URAIAN UMUM

Untuk mendapatkan hasil penelitian yang cermat dan akurat, pada bab ini diuraikan analisa untuk mengetahui Risiko yang menjadi Potensi maupun Kendala dalam Investasi Dana Asuransi pada Pembangunan Infrastruktur melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta dengan menggunakan Metode *Analytical Hierachy Process* dan untuk mengetahui kemampuan investasi dana asuransi dibandingkan dengan kebutuhan pembangunan infrastruktur melalui *Method of Least Square*.

5.2 VALIDASI PAKAR

Setelah melakukan tinjauan pustaka melalui jurnal, literatur dan buku maka dibuatlah identifikasi analisis peluang dan kendala investasi dana asuransi dalam pembangunan infrastruktur, yang kemudian dilakukan validasi melalui para pakar atau para ahli di bidang asuransi, pendanaan pembangunan, pembiayaan infrastruktur.

Validasi Pakar merupakan tahapan selanjutnya setelah dilakukan identifikasi variabel penelitian. Fungsi validasi pakar ini adalah sebagai acuan serta masukan dan saran dari para pakar atau para ahli mengenai analisis risiko yang menjadi potensi dan kendala yang ada dalam investasi dana asuransi dalam pembangunan infrastruktur melalui kerjasama Pemerintah, sehingga kuisisioner yang akan di buat tepat sasaran dan efektif.

Para pakar (dapat dilihat pada Tabel 5.1) pada penelitian ini merupakan para ahli di bidang hukum, transportasi, risiko dan finansial, dan pakar perencanaan transportasi. Masing-masing pakar memiliki pengalaman lebih dari **10 tahun** dibidangnya masing-masing.

Tabel 5.1 Para Pakar

NO	PARA PAKAR	JABATAN	AHLI
1	Iming M. Tesalonika SH, MM, MCL	Konsultan Hukum	Pakar Hukum
2	DR. Enoh Suharto Pranoto, SE., MA.	Sekretaris Dewan Nasional Ekonomi Khusus	Pakar KPS
3	Drs. Syafril Basir, MPIA	Direktur Alokasi Pendanaan Pembangunan	Pakar Pendanaan Pembangunan
4	Darwin T Djajawinata	Head of Advisory PT.SMI	Pakar Risiko dan Finansial
5	Hendrisman Rahim	Ketua Asosiasi Asuransi Jiwa Indonesia	Pakar Asuransi

Rekapitulasi hasil dari validasi pakar dapat dilihat pada lampiran, dengan mereduksi sebanyak 2 risiko yang merupakan potensi dan kendala, yaitu :

1. Variabel Perubahan Nilai Pasar Saham, dikarenakan pada investasi dana asuransi yang lebih diutamakan adalah tingkat pengembalian atas investasi yang sudah ditanamkan dalam investasi proyek jangka panjang.
2. Variabel Lembaga Perbankan sebagai sumber utama investasi, dikarenakan dalam mempertimbangkan investasi, perusahaan asuransi tidak berpengaruh terhadap rasio besarnya investas Lembaga Perbankan.

5.3 PENELITIAN MELALUI KUESIONER

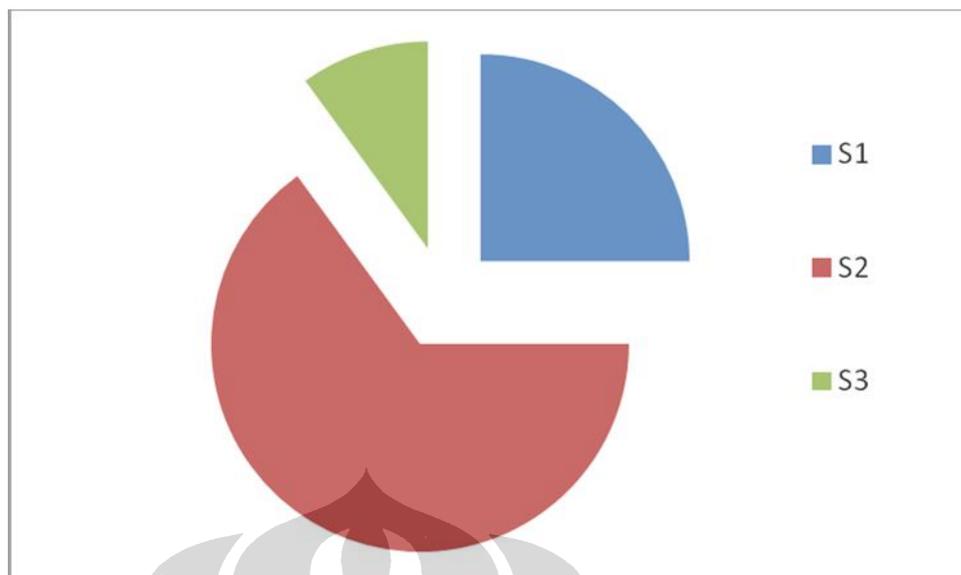
Penyebaran kuesioner ditujukan kepada para pihak yang terkait dalam asuransi, pembangunan infrastruktur di Indonesia sebanyak 22 responden dan yang mengembalikan sekaligus yang telah mengisi kuisisioner sebanyak 20 responden, diantaranya dari pihak :

- Swasta : *Insurance Company, Organization* (Asuransi Bumiputera, Asuransi AXA Mandiri, Asosiasi Asuransi Jiwa Indonesia (AAJI), Asosiasi Asuransi Umum Indonesia (AAUI).
- Pemerintah : *Government* (Biro Perasuransian BAPEPAM-LK, Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), Kemenhub, dan Bappenas)

2 (dua) responden yang tidak mengembalikan kuisisioner dikarenakan kesibukan responden pada pekerjaannya, adapun daftar responden yang mengembalikan kuisisioner pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

Tabel 5.2 Daftar Responden yang mengembalikan kuisisioner

NO	INSTANSI RESPONDEN	PERAN / PIHAK	JUMLAH (orang)
1	BIRO PERASURANSIAN BAPEPAM-LK	PEMERINTAH	5
2	BADAN KOORDINASI PENANAMAN MODAL (BKPM)	PEMERINTAH	2
3	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN	PEMERINTAH	2
4	ASOSIASI ASURANSI JIWA INDONESIA	PEMERINTAH	3
5	ASOSIASI ASURANSI UMUM INDONESIA	PEMERINTAH	4
6	ASURANSI BUMIPUTERA	PEMERINTAH	1
7	ASURANSI AXA MANDIRI	PEMERINTAH	1
8	PUSAT KAJIAN KEMITRAAN PELAYANAN JASA TRANSPORTASI (PKKPJT-KEMENHUB)	PEMERINTAH	1
9	DIREKTORAT PENGEMBANGAN KPS BAPPENAS	PEMERINTAH	1
TOTAL RESPONDEN			20



Gambar 5.1 Tingkat Pendidikan Responden

Pada Gambar 5.1 Tingkat Pendidikan Responden pada penelitian ini mayoritas adalah berpendidikan S-2 dengan prosentase sebesar 65 % dari jumlah total responden atau 13 responden. Begitu pula dengan posisi responden, mayoritas mempunyai adalah praktisi didunia asuransi baik Perusahaan Asuransi maupun Asosiasi Asuransi sebesar 50% dari jumlah responden atau 10 responden. Hal ini menunjukkan kualitas responden yang tinggi untuk melakukan pengisian kuisisioner pada penelitian ini.



Gambar 5.2 Posisi Responden

Sehingga variabel penelitian terpilih yang akan digunakan melalui kuisisioner adalah sebanyak 16 variabel dengan skala penilaian kuisisioner dengan menggunakan AHP (*Analytical Hierarchy Process*). Adapun bentuk kuisisioner yang akan diberikan kepada responden dapat dilihat pada Gambar 5.3.

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

1. **Risiko Perubahan Tingkat Harga**

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

Kolom Kiri	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									Kolom Kanan
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Perubahan Tingkat Harga** ini di bebaskan kepada ?

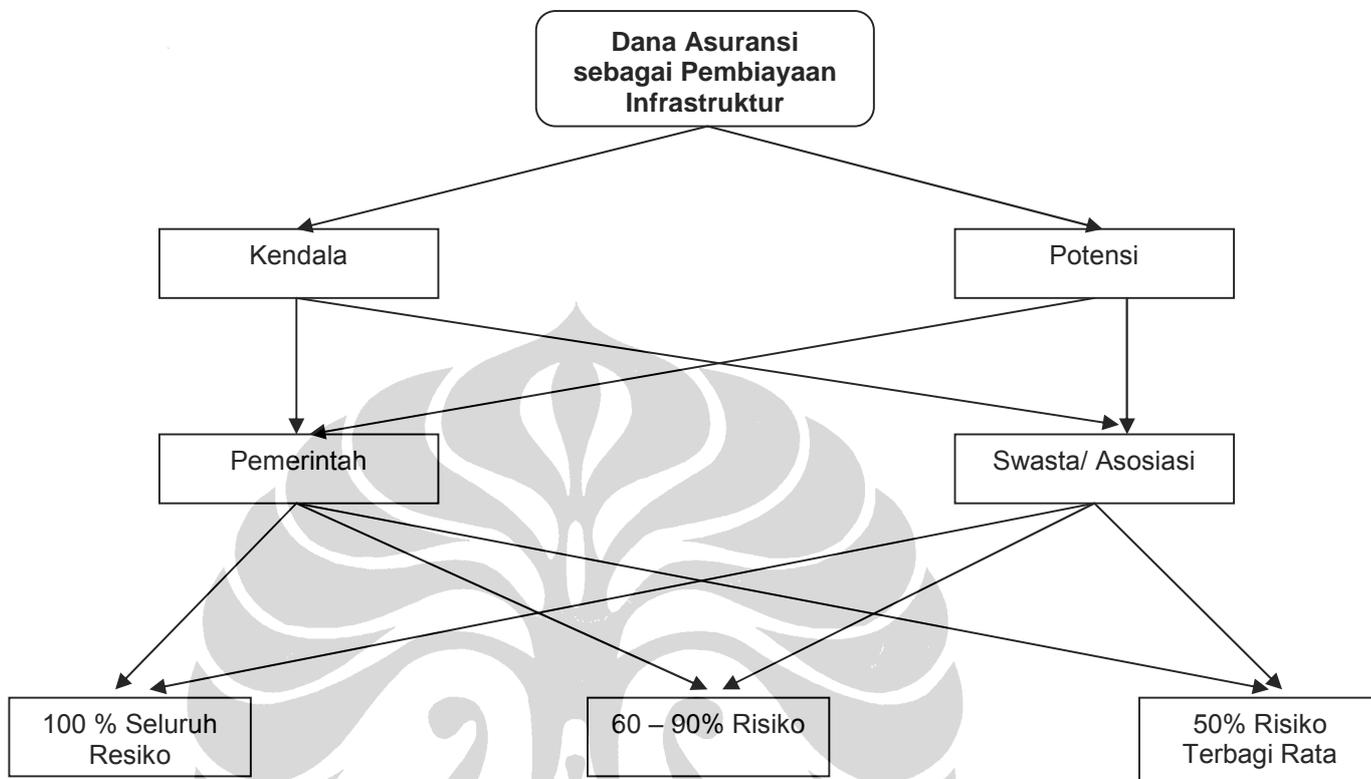
Kolom Kiri	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									Kolom Kanan
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Perubahan Tingkat Harga** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

Kolom Kiri	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									Kolom Kanan
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Gambar 5.3 Bentuk Kuisisioner dengan menggunakan AHP

5.4 HIRARKI AHP (ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS) PADA INVESTASI DANA ASURANSI SEBAGAI ALTERNATIF PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR MELALUI KPS.



Gambar 5.4 Hirarki Investasi Dana Asuransi sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur melalui KPS

Dari hasil validasi pakar yang digunakan sebagai variabel kuisioner adalah sebanyak 16 variabel sebagaimana telah di ketahui bahwa ada 2 (dua) variabel yang di reduksi dari 18 variabel yang dirancang. Bentuk kuisioner yang disebar ke responden terpilih dapat dilihat pada lampiran.

Sedangkan pada Gambar 5.4 merupakan hirarki investasi dana asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur melalui KPS. Bentuk struktur dekomposisi pada Gambar 5.4 adalah :

Level 0 : Tujuan keputusan (Goal) yaitu Investasi Dana Asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur melalui KPS.

- Level 1 : Kriteria – kriteria yang terdiri dari, Kendala dan Potensi dalam investasi dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur.
- Level 2 : Kriteria – kriteria yang kedua adalah Pemerintah (PEM) dan Swasta (SWA).
- Level 3 : Alternatif – alternatif alokasi risiko yang terdiri dari, Seluruh Risiko (SR), Sebagian Besar Risiko (SBR), Risiko Terbagi Rata (RTR).

5.5 HASIL PERHITUNGAN KUISIONER PADA INVESTASI DANA ASURANSI SEBAGAI ALTERNATIF PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR MELALUI KPS DENGAN MENGGUNAKAN AHP.

Tabel 5.3 Hasil Perhitungan AHP (level 0)

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		Indeks Konsistensi
		Kendala	Potensi	
	Risiko Finansial			
X1	Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman	0,833	0,167	0
X2	Perubahan Tingkat Harga	0,250	0,750	0
X3	Perubahan Tingkat Bunga	0,857	0,143	0
X4	Portofolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek	0,900	0,100	0
X5	Perubahan Aset Industri Asuransi	0,889	0,111	0
	Risiko Politik			
X6	Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur	0,889	0,111	0
X7	Regulasi Pembatasan Investasi	0,857	0,143	0
X8	Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan	0,250	0,750	0
X9	Kebijakan Pemerintah yang sering berubah	0,889	0,111	0
X10	Kenaikan Pajak	0,833	0,167	0
	Risiko Likuiditas			
X11	Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas	0,125	0,875	0
X12	Fleksibilitas Pembiayaan Proyek	0,143	0,857	0

Universitas Indonesia

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		Indeks Konsistensi
		Kendala	Potensi	
X13	Lapse Rate	0,857	0,143	0
	Risiko Pasar			
X14	Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur	0,889	0,111	0
X15	Pertumbuhan Ekonomi	0,111	0,889	0
X16	Iklim Investasi yang tidak kondusif	0,857	0,143	0

Melihat dari Tabel 5.3 yang merupakan hasil perhitungan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi pada level 0 menunjukkan bahwa semua Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi mempunyai Indeks Konsistensi (CI) < 10 %, sehingga semua nilai semua variabel dapat diterima. Untuk hasil perhitungan yang mempunyai nilai terbesar menunjukkan bahwa nilai tersebutlah yang menjadi keputusan dari Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi tersebut, sebagai contoh dapat dilihat pada variabel X1 dengan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi yaitu Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman merupakan kendala dalam pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi.

Tabel 5.4 Hasil Perhitungan AHP (level 1)

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		Indeks Konsistensi
		PEM	SWA	
	Risiko Finansial			
X1	Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman	0,125	0,875	0
X2	Perubahan Tingkat Harga	0,111	0,889	0
X3	Perubahan Tingkat Bunga	0,833	0,167	0
X4	Portofolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek	0,167	0,833	0
X5	Perubahan Aset Industri Asuransi	0,143	0,857	0
	Risiko Politik			
X6	Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur	0,857	0,143	0
X7	Regulasi Pembatasan Investasi	0,857	0,143	0
X8	Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan	0,833	0,167	0

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		Indeks Konsistensi
		PEM	SWA	
	Risiko Politik (Lanjutan)			
X9	Kebijakan Pemerintah yang sering berubah	0,875	0,125	0
X10	Kenaikan Pajak	0,857	0,143	0
	Risiko Likuiditas			
X11	Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas	0,857	0,143	0
X12	Fleksibilitas Pembiayaan Proyek	0,900	0,100	0
X13	<i>Lapse Rate</i>	0,889	0,111	0
	Risiko Pasar			
X14	Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur	0,875	0,125	0
X15	Pertumbuhan Ekonomi	0,800	0,200	0
X16	Iklm Investasi yang tidak kondusif	0,875	0,125	0

Keterangan :

PEM : Pemerintah **SWA** : Swasta

Melihat dari Tabel 5.4 yang merupakan hasil perhitungan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi pada level 1 menunjukkan bahwa semua Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi mempunyai Indeks Konsistensi (CI) < 10 %, sehingga semua nilai semua variabel dapat diterima. Untuk hasil perhitungan yang mempunyai nilai terbesar menunjukkan bahwa nilai tersebutlah yang menjadi keputusan dari Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi tersebut, sebagai contoh dapat dilihat pada variabel **X9** dengan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi yaitu Kebijakan Pemerintah yang sering berubah merupakan tanggung jawab Pemerintah dalam menentukan kebijakan pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi. Begitu pula dengan variabel **X16** dengan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi yaitu Iklm Investasi yang tidak kondusif merupakan tanggung jawab Pemerintah dalam menentukan iklim investasi pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi.

Tabel 5.5 Hasil Perhitungan AHP (level 2)

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan			Indeks Konsistensi
		SR	SBR	RTR	
Risiko Finansial					
X1	Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman	0,740	0,094	0,167	0,01
X2	Perubahan Tingkat Harga	0,111	0,130	0,759	0,02
X3	Perubahan Tingkat Bunga	0,081	0,342	0,577	0,03
X4	Portofolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek	0,079	0,796	0,125	0,05
X5	Perubahan Aset Industri Asuransi	0,072	0,279	0,649	0,06
Risiko Politik					
X6	Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur	0,784	0,081	0,135	0,03
X7	Regulasi Pembatasan Investasi	0,125	0,796	0,079	0,05
X8	Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan	0,785	0,129	0,085	0,07
X9	Kebijakan Pemerintah yang sering berubah	0,784	0,135	0,081	0,03
X10	Kenaikan Pajak	0,785	0,129	0,085	0,07
Risiko Likuiditas					
X11	Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas	0,742	0,075	0,183	0,04
X12	Fleksibilitas Pembiayaan Proyek	0,761	0,073	0,166	0,07
X13	<i>Lapse Rate</i>	0,773	0,139	0,088	0,05
Risiko Pasar					
X14	Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur	0,758	0,091	0,151	0,03
X15	Pertumbuhan Ekonomi	0,761	0,073	0,166	0,07
X16	Iklm Investasi yang tidak kondusif	0,072	0,279	0,649	0,06

Keterangan :**SR** : Seluruh Risiko (100%)**SBR** : Sebagian Besar Risiko (60% - 90%)**RTR** : Risiko Terbagi Rata (50%)

Melihat dari Tabel 5.5 yang merupakan hasil perhitungan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi pada level 2 menunjukkan bahwa semua Jenis Risiko Investasi

Dana Asuransi mempunyai Indeks Konsistensi (CI) < 10 %, sehingga semua nilai semua variabel dapat diterima. Untuk hasil perhitungan yang mempunyai nilai terbesar menunjukkan bahwa nilai tersebutlah yang menjadi keputusan dari Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi tersebut, sebagai contoh dapat dilihat pada Hasil Perhitungan AHP Level 0 pada tabel 5.3 variabel **X1** dengan Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi pada Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman mempunyai nilai terbesar pada **Kendala** sebesar 0,833 sehingga merupakan kendala dalam pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi dengan penanggung jawab risiko adalah **SWA** (Swasta) pada hasil perhitungan AHP Level 1 dan dengan besaran risiko yang harus di tanggung adalah **SR** Seluruh Risiko (100 %) pada hasil perhitungan AHP Level 2.

Tabel 5.6 Rekapitulasi Hasil Perhitungan AHP

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		
		Level 0	Level 1	Level 2
	Risiko Finansial			
X1	Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman	Kendala	SWA	SR
X2	Perubahan Tingkat Harga	Potensi	SWA	RTR
X3	Perubahan Tingkat Bunga	Kendala	PEM	SBR
X4	Portofolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek	Kendala	SWA	SR
X5	Perubahan Aset Industri Asuransi	Kendala	SWA	RTR
	Risiko Politik			
X6	Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur	Kendala	PEM	SR
X7	Regulasi Pembatasan Investasi	Kendala	PEM	SBR
X8	Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan	Kendala	PEM	SR
X9	Kebijakan Pemerintah yang sering berubah	Kendala	PEM	SR
X10	Kenaikan Pajak	Kendala	PEM	SR
	Risiko Likuiditas			
X11	Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas	Potensi	PEM	SR

Universitas Indonesia

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		
		Level 0	Level 1	Level 2
X12	Fleksibilitas Pembiayaan Proyek	Potensi	PEM	SR
X13	<i>Lapse Rate</i>	Kendala	PEM	SR
	Risiko Pasar			
X14	Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur	Kendala	SWA	SR
X15	Pertumbuhan Ekonomi	Potensi	PEM	SR
X16	Iklim Investasi yang tidak kondusif	Kendala	PEM	RTR

Keterangan :

PEM : Pemerintah **SWA** : Swasta

SR : Seluruh Risiko (100%) **SBR** : Sebagian Besar Risiko (60% - 90%)

RTR : Risiko Terbagi Rata (50%)

Tabel 5.7 Pembahasan Hasil Perhitungan AHP

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		
		Level 0	Level 1	Level 2
	Risiko Finansial			
X1	Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman	Kendala	SWA	SR
	Kemampuan Peminjam Dana Dalam mengembalikan pinjaman investasi dana asuransi yang akan digunakan dalam pembiayaan infrastruktur melalui KPS merupakan bentuk kendala dan harus segera di carikan solusinya oleh Swasta dengan seluruh risiko di tanggung Swasta			
X2	Perubahan Tingkat Harga	Potensi	SWA	RTR
	Perubahan Tingkat Harga merupakan potensi dalam investasi dana asuransi yang dapat digunakan dalam pembiayaan infrastruktur melalui KPS, dengan perubahan tingkat harga ini menjadi keuntungan bagi investor yaitu Swasta dan Pemerintah dalam menjalin pembiayaan infrastruktur			
X3	Perubahan Tingkat Bunga	Kendala	PEM	SBR
	Perubahan Tingkat Bunga merupakan kendala dalam investasi dana asuransi yang digunakan untuk pembiayaan infrastruktur melalui KPS, oleh karena itu perlu peran Pemerintah dalam menentukan tingkat bunga investasi dana asuransi tersebut.			
X4	Portofolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek	Kendala	SWA	SR
	Portofolio investasi asuransi yang lebih kepada investasi jangka panjang merupakan kendala yang harus mendapat perhatian Swasta agar asuransi menjadi alternatif pembiayaan dalam pembangunan infrastruktur melalui KPS			

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		
		Level 0	Level 1	Level 2
	Risiko Finansial (lanjutan)			
X5	Perubahan Aset Industri Asuransi	Kendala	SWA	RTR
Perubahan Aset Industri Asuransi juga merupakan kendala dalam pembiayaan infrastruktur, sehingga Swasta dan Pemerintah harus bersama-sama melakukan solusi agar perubahan aset industri asuransi tidak mengalami kerugian.				
	Risiko Politik			
X6	Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur	Kendala	PEM	SR
Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur akhirnya menjadi kendala sehingga investor tidak tertarik menggunakan dana asuransi untuk membiayai infrastruktur sehingga Pemerintah perlu melakukan kebijakan yang mendukung dana asuransi sebagai pembiayaan alternatif dalam pembangunan infrastruktur				
X7	Regulasi Pembatasan Investasi	Kendala	PEM	SBR
Regulasi Pembatasan Investasi menjadi kendala dalam membiayai infrastruktur melalui KPS sehingga perlu peran Pemerintah dalam melakukan kebijakan agar asuransi tidak dibatasi dalam pembiayaan infrastruktur				
X8	Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan	Potensi	PEM	SR
Dana Asuransi lebih sebagai alternatif pembiayaan merupakan potensi sebagai pembiayaan infrastruktur melalui KPS, dan perlu peran Pemerintah untuk mensosialisasikan kepada pihak Swasta.				
X9	Kebijakan Pemerintah yang sering berubah	Kendala	PEM	SR
Kebijakan Pemerintah yang sering berubah sering merugikan pihak investor dalam melakukan investasi pembiayaan infrastruktur dan merupakan tanggung jawab Pemerintah untuk melakukan kebijakan yang dapat menguntungkan banyak pihak.				
X10	Kenaikan Pajak	Kendala	PEM	SR
Kenaikan Pajak merupakan kendala dalam investasi asuransi sebagai pembiayaan infrastruktur, sehingga perlu peran Pemerintah menentukan nilai Pajak yang tidak memberatkan investor				
	Risiko Likuiditas			
X11	Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas	Potensi	PEM	SR
Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas merupakan potensi yang dapat digunakan sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur melalui KPS dan Pemerintah yang menentukan tingkat solvabilitas dan likuiditas				
X12	Fleksibilitas Pembiayaan Proyek	Potensi	PEM	SR
Fleksibilitas pembiayaan proyek sangat diharapkan investor dalam membiayai infrastruktur, peran Pemerintah sebagai regulator dalam memberikan kemudahan pembiayaan proyek melalui dana asuransi.				
X13	<i>Lapse Rate</i>	Kendala	PEM	SR
<i>Lapse Rate</i> merupakan kendala dalam investasi dana asuransi untuk proyek infrastruktur melalui KPS, peran Pemerintah yang menentukan <i>Lapse Rate</i>				

Variabel	Jenis Risiko Investasi Dana Asuransi	Hasil Perhitungan		
		Level 0	Level 1	Level 2
	Risiko Pasar			
X14	Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur	Kendala	PEM	SR
Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur membuat investor tidak mengenai kemudahan dan keuntungan pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi sehingga perlu peran Pemerintah untuk mensosialisasikan.				
X15	Pertumbuhan Ekonomi	Potensi	PEM	SR
Pertumbuhan ekonomi merupakan potensi yang sangat diharapkan untuk melakukan pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi. Pemerintah yang bertanggung jawab dalam melakukan pertumbuhan ekonomi sehingga pasar investasi asuransi lebih menjanjikan.				
X16	Iklim Investasi yang tidak kondusif	Kendala	PEM	RTR
Iklim investasi yang tidak kondusif juga merupakan kendala untuk dana investasi asuransi, dan merupakan tanggung jawab Pemerintah di saat pembiayaan infrastruktur terpengaruh oleh iklim investasi.				

Keterangan :

PEM : Pemerintah **SWA** : Swasta

SR : Seluruh Risiko (100%) **SBR** : Sebagian Besar Risiko (60% - 90%)

RTR : Risiko Terbagi Rata (50%)

5.6 PERHITUNGAN FORECASTING DENGAN MENGGUNAKAN METODE *LEAST-SQUARE*

Pada analisa ini digunakan Metode *Least Square* untuk mengetahui kemampuan aset asuransi dan portofolio investasi asuransi dibandingkan dengan kebutuhan pembiayaan infrastruktur berdasarkan data dari Bappenas pada Musyarawah Perencanaan Pembangunan Nasional Tahun 2012.

Data yang digunakan untuk peramalan kemampuan dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur adalah data tahun 2006 sampai dengan 2010 yang diterbitkan oleh Badan Pengawasan Pasar Modal dan Lembaga Keuangan.

5.6.1 Jumlah Kekayaan Industri Asuransi

Jumlah kekayaan industri asuransi Indonesia tahun 2010 mencapai Rp. 405,2 triliun. Jumlah ini mengalami kenaikan sebesar 26,3% jika dibandingkan dengan jumlah kekayaan tahun sebelumnya. Dari tahun 2006 sampai dengan tahun 2010, kekayaan industri asuransi rata-rata meningkat sebesar 27,6% per tahun.

Universitas Indonesia

Tabel 5.8 Jumlah Kekayaan Industri Asuransi (dalam Milliar Rupiah)

Tahun 2006 - 2010

TAHUN	JUMLAH KEKAYAAN	X	XY	X ²
2006	174.934,2	-2	-349.868,4	4
2007	228.828,6	-1	-228.828,6	1
2008	243.579,4	0	0	0
2009	320.891,9	1	320.891,9	1
2010	405.231,0	2	810.462,0	4
TOTAL	1.373.465,1		552.656,9	10

Untuk mencari nilai a dan b adalah sebagai berikut :

$$a = 1.373.465,1 / 5 = 274.693,02$$

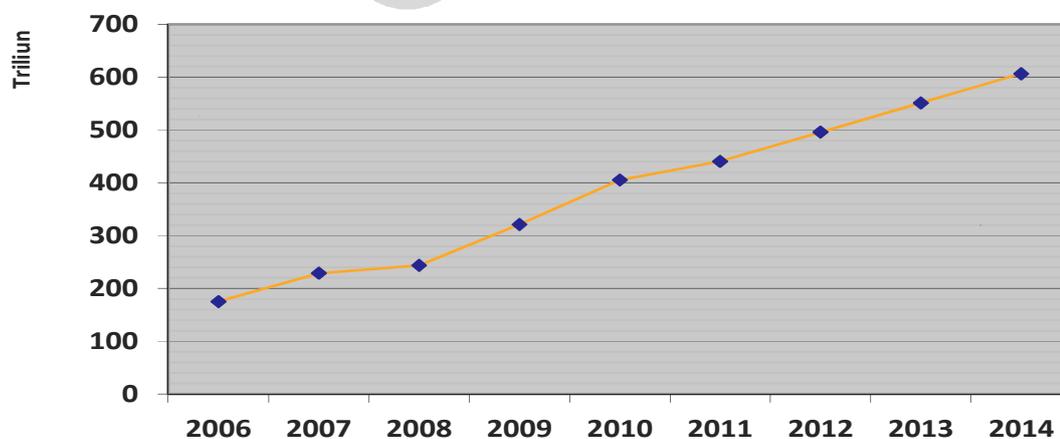
$$b = 552.656,9 / 10 = 55.266$$

Persamaan garis liniernya adalah : $Y = 274.693,02 + 55.266 X$, dengan menggunakan persamaan tersebut, dapat diramalkan Jumlah kekayaan industri asuransi sampai dengan tahun 2014 adalah sebagai berikut :

Tabel 5.9 Jumlah Kekayaan Asuransi (Dalam Milliar Rupiah) 2006 - 2014

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
174.934	228.829	243.579	320.892	405.231	440.491	495.757	551.023	606.289

Gambar 5.5. Jumlah Kekayaan Industri Asuransi



Universitas Indonesia

5.6.2 Jumlah Investasi Asuransi

Jumlah investasi industri asuransi Indonesia tahun 2010 mencapai Rp. 356 triliun. Jumlah ini mengalami kenaikan sebesar 20,5% jika dibandingkan dengan jumlah investasi tahun sebelumnya. Dari tahun 2006 sampai dengan tahun 2010, investasi industri asuransi rata-rata meningkat sebesar 18,70% per tahun.

Tabel 5.10. Jumlah Investasi Asuransi (dalam Milliar Rupiah)
Tahun 2006 - 2010

TAHUN	JUMLAH INVESTASI	X	XY	X ²
2006	152.938	-2	-305.876	4
2007	202.227	-1	-202.227	1
2008	211.466	0	0	0
2009	283.216	1	283.216	1
2010	356.393	2	712.786	4
TOTAL	1.206.240		487.899	10

Untuk mencari nilai a dan b adalah sebagai berikut :

$$a = 1.206.240 / 5 = 241.248$$

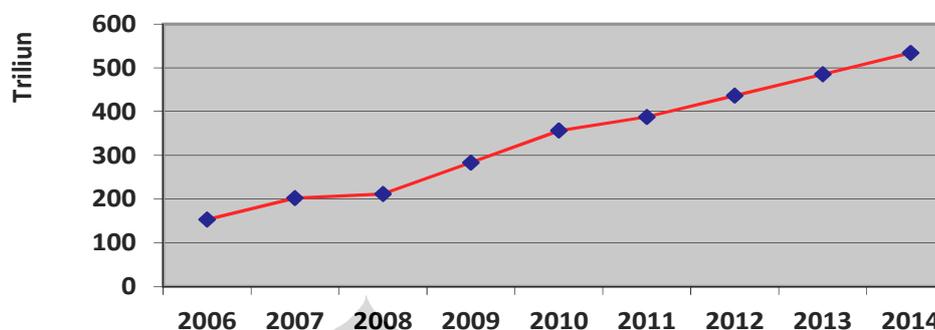
$$b = 487.899 / 10 = 48.790$$

Persamaan garis liniernya adalah : $Y = 241.248 + 48.790 X$, dengan menggunakan persamaan tersebut, dapat diramalkan Jumlah investasi asuransi sampai dengan tahun 2014 adalah sebagai berikut :

Tabel 5.11 Jumlah Investasi Asuransi (Dalam Milliar Rupiah)
2006 - 2014

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
152.938	202.227	211.466	283.216	356.393	387.618	436.408	485.198	533.988

Gambar 5.6. Jumlah Investasi Asuransi

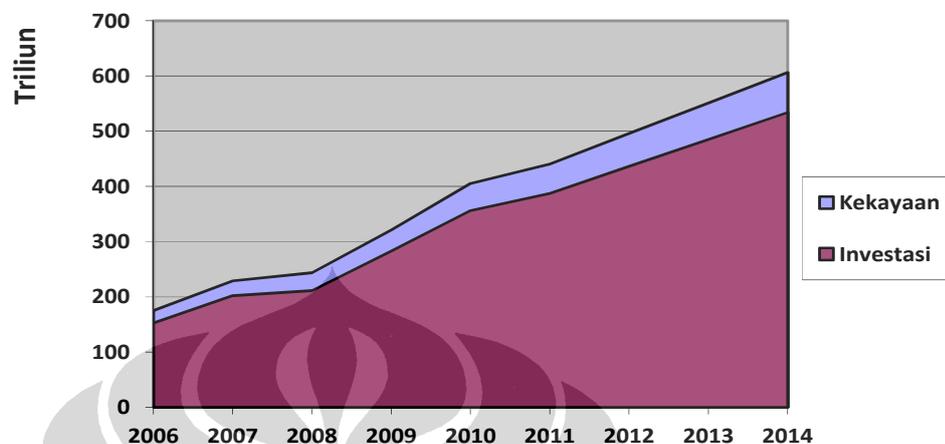


Kekayaan industri asuransi tidak sepenuhnya dialihkan untuk investasi, kekayaan tersebut sebagian diperuntukan untuk cadangan apabila terdapat klaim asuransi dari pengguna asuransi. Berikut adalah perbandingan antara Jumlah Kekayaan Industri Asuransi dan Total Investasi Asuransi.

Tabel 5.12 Perbandingan Jumlah Kekayaan dan Investasi Asuransi
2006 – 2014 (dalam Milliar Rupiah)

TAHUN	JUMLAH KEKAYAAN	JUMLAH INVESTASI	SELISIH
2006	174.934	152.938	21.996
2007	228.829	202.227	26.602
2008	243.579	211.466	32.113
2009	320.892	283.216	37.676
2010	405.231	356.393	48.838
2011	440.491	387.618	52.873
2012	495.757	436.408	59.349
2013	551.023	485.198	65.825
2014	606.289	533.988	72.301

Gambar 5.7. Perbandingan Jumlah Kekayaan dan Investasi Asuransi



5.6.3 Instrumen Investasi Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur

Berdasarkan literatur-literatur baik dari dalam negeri maupun luar negeri, tidak semua instrumen investasi dan asuransi dapat digunakan dalam pembiayaan infrastruktur melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta. Instrumen investasi asuransi yang dapat digunakan dalam pembiayaan infrastruktur, terdiri dari :

1. Surat Berharga Pemerintah.
2. Obligasi.
3. Saham.
4. SBI.
5. Reksadana.
6. Penyertaan Langsung.

Instrumen-instrumen tersebut sesuai dengan karakteristik pembiayaan infrastruktur melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta, dimana pembiayaan infrastruktur merupakan investasi yang bersifat jangka panjang. Berikut adalah Portfolio Investasi Asuransi yang dapat dimanfaatkan dalam pembiayaan infrastruktur.

Tabel 5.13 Instrumen Investasi Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur
(Dalam Milliar Rupiah)

DESKRIPSI	2006	2007	2008	2009	2010
Surat Berharga Pemerintah	41.931	52.714	60.979	73.903	71.644
Obligasi	18.529	24.138	21.260	29.424	50.073
Saham	14.777	31.552	22.946	43.817	70.044
SBI	1.702	1.944	4.492	1.513	287
Reksadana	14.229	30.667	32.940	49.908	67.992
Penyertaan Langsung	8.075	9.099	10.392	13.200	11.776
TOTAL	99.243	150.114	153.009	211.765	271.816

Jumlah Portfolio Instrumen Investasi Asuransi yang dapat digunakan dalam pembiayaan infrastruktur pada tahun 2010 adalah sebesar Rp. 271 Triliun.

Tabel 5.14 Jumlah Instrumen Investasi Asuransi yang dapat dimanfaatkan dalam
Pembiayaan Infrastruktur (Dalam Milliar Rupiah)
Tahun 2006 - 2010

TAHUN	JUMLAH INVESTASI	X	XY	X ²
2006	99.243	-2	-198.486	4
2007	150.114	-1	-150.114	1
2008	153.009	0	0	0
2009	211.765	1	211.765	1
2010	271.816	2	543.632	4
TOTAL	885.947		406.797	10

Untuk mencari nilai a dan b adalah sebagai berikut :

$$a = 885.947 / 5 = 177.189$$

$$b = 406.797 / 10 = 40.680$$

Persamaan garis liniernya adalah : $Y = 177.189 + 40.680 X$, dengan menggunakan persamaan tersebut, dapat diramalkan Jumlah instrumen investasi asuransi yang dapat dimanfaatkan dalam pembiayaan infrastruktur sampai dengan tahun 2014 adalah sebagai berikut :

Tabel 5.15 Instrumen Investasi Asuransi yang dapat dimanfaatkan dalam
Pembiayaan Infrastruktur (Dalam Milliar Rupiah)
Tahun 2006 - 2014

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
99.243	150.114	153.009	211.765	271.816	299.229	339.909	380.589	421.269

5.6.4 Investasi Asuransi terhadap Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur

Menurunnya kemampuan Keuangan Pemerintah, menyebabkan memburuknya kualitas pelayanan infrastruktur dan tertundanya pembangunan infrastruktur baru. Kerusakan jaringan infrastruktur ini dapat meningkatkan biaya pengguna (*user costs*) yang sangat besar, menghambat mobilitas ekonomi, meningkatkan harga barang serta mempersulit upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Secara mendasar, pembiayaan rehabilitasi dan perluasan jaringan infrastruktur memerlukan biaya besar yang di luar kapasitas pembiayaan Pemerintah. Saat ini Pemerintah hanya mampu membiayai upaya perbaikan dan perawatan (*maintenance*) infrastruktur yang sudah ada. Dengan demikian, Pemerintah perlu mendorong partisipasi swasta dan masyarakat dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur. Pemerintah perlu menciptakan iklim yang kondusif untuk mendorong masuknya investor dalam dan luar negeri.

Berdasar data historis, alokasi anggaran Pemerintah untuk pembangunan infrastruktur tahun 2010-2014 adalah Rp. 1.924 triliun. Relokasi anggaran Pemerintah yang lebih berfokus kepada pembangunan di bidang infrastruktur mungkin agak sukar direalisasikan mengingat banyaknya perbedaan kepentingan pada masing-masing sektor pembangunan di Indonesia.

Asuransi di Indonesia belum memberikan peranan yang besar bagi pendanaan jangka panjang, yang berarti bahwa asuransi belum menjadi pemeran utama dalam pembiayaan proyek-proyek infrastruktur yang dikhususkan melalui proyek Kerjasama Pemerintah dengan Swasta.

Berdasarkan analisis data Metode Least Square terhadap perkiraan Instrumen Investasi Asuransi yang dapat diterapkan dalam membiayai pembangunan infrastruktur, didapati bahwa sebenarnya apabila dibandingkan antara kebutuhan pembiayaan pembangunan infrastruktur dengan investasi asuransi, maka dapat dikatakan asuransi dapat menutupi Gap pembiayaan infrastruktur.

Tabel 5.16 Perbandingan Investasi Asuransi dan Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur (Dalam Triliun Rupiah)

TAHUN	PORTFOLIO INVESTASI	KEBUTUHAN PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR	RASIO
2009	211,7	260,3	81,33%
2010	271,8	299,5	90,75%
2011	299,2	335,9	89,07%
2012	339,9	381,6	89,07%
2013	380,5	430,6	88,37%
2014	421,2	476,2	88,45%
TOTAL	1.924,3	2.184,1	

Gambar 5.8. Rasio Perbandingan Portfolio Investasi terhadap Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur



Dana asuransi yang dimungkinkan untuk diinvestasikan dalam proyek-proyek infrastruktur melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta terdiri dari Surat Berharga Pemerintah, Obligasi, Saham, SBI, Reksadana, dan Penyertaan Langsung. Nilai investasi perusahaan Asuransi meningkat setiap tahunnya yang pada tahun 2009 sebesar Rp. 211,7 triliun menjadi Rp. 421,2 triliun pada tahun 2014.

Kebutuhan pembiayaan infrastruktur tahun 2009-2014 adalah sebesar Rp. 2.184,1 triliun, dimana selama ini Pemerintah menargetkan potensi pendanaan lain adalah dari investasi BUMN, Swasta dan pembiayaan daerah melalui APBD. Potensi pendanaan lain dari sektor asuransi selama ini belum dimanfaatkan oleh Pemerintah. Nilai investasi asuransi yang bersifat jangka panjang sebesar Rp. 421,2 triliun pada tahun 2014 apabila dibandingkan dengan kebutuhan pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 476,2 triliun pada tahun 2014, maka rasio perbandingan instrumen investasi jangka panjang asuransi dengan kebutuhan pembiayaan infrastruktur adalah sebesar 88,45%.

Gap pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 584 triliun pada akhir tahun 2014 dengan asumsi kebutuhan pembiayaan infrastruktur sebesar Rp. 2.184,1 triliun, sebenarnya dapat ditutupi melalui dana asuransi. Hal tersebut dikarenakan total investasi asuransi pada tahun 2009-2014 adalah berjumlah Rp. 1.924,3 triliun. Namun, apabila total investasi asuransi pada tahun 2009-2014 dibandingkan dengan kebutuhan pembiayaan infrastruktur pada tahun 2009-2014 tidak ditemukan korelasi. Pembiayaan infrastruktur melalui dana asuransi dapat dilakukan dengan asumsi pembiayaan infrastruktur yang diperlukan setiap tahunnya.

Berdasarkan tabel 5.16, didapati bahwa pada setiap tahunnya rasio investasi asuransi terhadap pembiayaan infrastruktur selalu diatas 80%. Pada tahun 2009 sebesar 81,33%, 2010 90,75%, 2011 89,07%, 2012 89,07%, 2013 88,37%, dan 2014 sebesar 88,45%.

5.7. PENERAPAN INVESTASI DANA ASURANSI SEBAGAI PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR DI INDONESIA

5.7.1 Kendala Kebijakan dalam Pemanfaatan Dana Asuransi Sebagai Pembiayaan Infrastruktur.

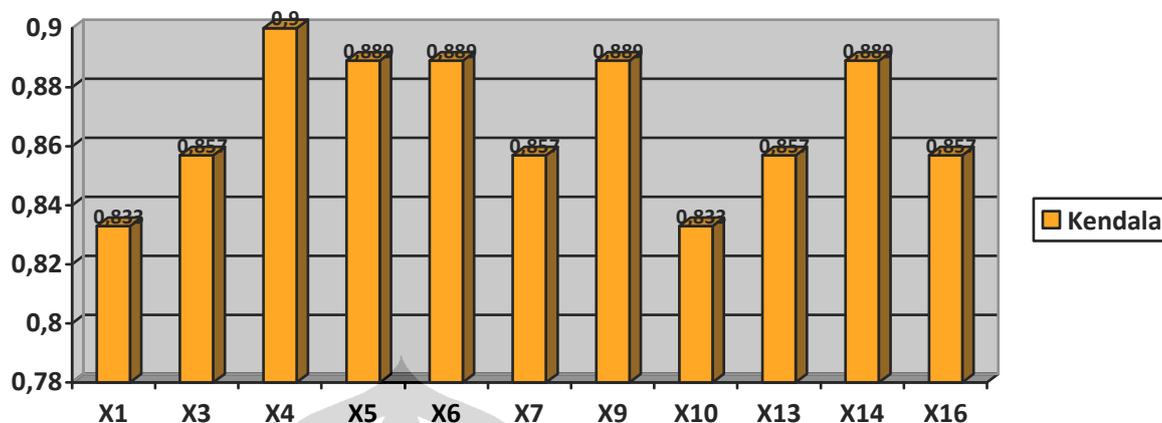
Realokasi anggaran pemerintah yang lebih mengarah kepada pembiayaan investasi infrastruktur memerlukan tekad dan dukungan politik yang sangat kuat, mengingat potensi konflik kepentingan antara sektor-sektor pembangunan di Indonesia sangat besar. Usaha-usaha merealokasi sebagian anggaran sektor-sektor pembangunan selain infrastruktur untuk mendanai investasi infrastruktur, akan mendapat tantangan cukup hebat dari berbagai pihak, yang memiliki kepentingan yang berbeda.

Pilihan kebijakan lain untuk menutupi kesenjangan tersebut adalah dengan menarik minat swasta agar berperan aktif dalam pembangunan dan pengelolaan di bidang infrastruktur. Salah satu pihak swasta yang dapat berperan dalam pembangunan dan pengelolaan infrastruktur adalah lembaga keuangan nasional.

Investasi Infrastruktur merupakan investasi yang menarik bagi perusahaan asuransi sehingga dapat mengendalikan aset investasi dan memberikan lindung nilai. Investasi infrastruktur diharapkan dapat lebih dapat diprediksi dan kestabilan atas cashflow atas investasi jangka panjang, dan menciptakan diversifikasi dan menurunkan volatilitas. Bagaimanapun juga dalam investasi infrastruktur mencakup seluruh jenis proyek yang berbeda dan karakteristik investasi dan tidak semua potensi menawarkan karakteristik yang menarik bagi perusahaan asuransi untuk menginvestasikannya.

Dari analisis Analytical Hierachy Process didapatkan beberapa kendala yang menjadi perhatian para pelaku asuransi dan Pemerintah dalam Investasi Infrastruktur, dimana berdasarkan analisis AHP didapatkan beberapa kendala yang lebih menonjol dibandingkan dengan kendala lainnya. Sehingga, kendala yang menonjol tersebut perlu ditindaklanjuti oleh Pemerintah maupun swasta yang dalam hal ini dunia perasuransian, sebagai berikut :

Gambar 5.9 Analisis Kendala Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur



Keterangan :

- X1 : Kemampuan peminjam dana dalam Mengembalikan Pinjaman.
- X3 : Perubahan tingkat bunga.
- X4 : Portfolio investasi asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek.
- X5 : Perubahan aset Industri asuransi.
- X6 : Regulasi asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur.
- X7 : Regulasi pembatasan investasi.
- X9 : Kebijakan Pemerintah yang sering berubah.
- X10 : Kenaikan pajak
- X13 : Lapse Rate.
- X14 : Keterbatasan informasi asuransi dalam proyek infrastruktur.
- X16 : Iklim investasi yang tidak kondusif.

Kendala yang paling menonjol diantara kendala lainnya adalah Portfolio investasi asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek. Dimana dana yang diinvestasikan masyarakat dan dunia usaha pada perusahaan asuransi, diinvestasikan kembali oleh asuransi dalam obligasi, saham, tanah dan bangunan, deposito, Hipotik, dan SBI. Nilai investasi perusahaan asuransi yang meningkat berdasarkan data historis pada tahun 2010 adalah sebesar Rp. 356.393 Milliar Rupiah. Portfolio investasi industri asuransi untuk tahun 2010 menempatkan sebagian besar investasinya pada deposito berjangka dan sertifikat deposito.

Pada akhir tahun 2010, investasi yang ditempatkan pada deposito berjangka dan sertifikat deposito sebesar Rp. 79,4 triliun atau sekitar 22,3% dari investasi industri asuransi. Portfolio investasi terbesar kedua adalah surat berharga yang

diterbitkan oleh Pemerintah sebesar Rp. 71,6 triliun atau 20,1% dari total investasi industri asuransi, sedangkan sisanya tersebar pada jenis investasi lainnya.

Kecenderungan investasi dana asuransi lebih kepada investasi jangka pendek tercermin dari besarnya prosentase investasi yang lebih kepada deposito dan Surat Berharga Pemerintah. Hal tersebut dikarenakan kecenderungan akan ketakutan terhadap komitmen jangka panjang. Dengan demikian, para investor meninjau kembali untuk menginvestasikan dananya pada infrastruktur. Oleh karena itu, terdapat tantangan untuk menyeleraskan kepentingan sesama dalam pembiayaan jangka panjang khususnya infrastruktur. Dalam manajemen investasi asuransi diperlukan suatu kepastian akan insentif pembiayaan jangka panjang untuk mewujudkan investasi dana asuransi dalam infrastruktur.

Kendala berikutnya yang paling menonjol adalah perubahan aset industri asuransi, dimana trend aset industri asuransi yang rata-rata meningkat setiap tahunnya tidak konstan. Selain itu, kepercayaan masyarakat akan asuransi belum sepenuhnya dapat dijadikan acuan bagi perusahaan asuransi untuk membuat suatu perkiraan aset di masa mendatang, sehingga perusahaan asuransi belum memprioritaskan investasi jangka panjang sebagai bagian besar dari portfolio investasinya.

Regulasi asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur juga merupakan kendala bagi industri asuransi dalam pembiayaan infrastruktur. Pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk mewujudkan program pembangunan infrastruktur yang telah dicanangkan, baik dalam bentuk perbaikan regulasi maupun pembentukan lembaga pembiayaan dan penjaminan serta dukungan pembiayaan (fiskal). Meskipun kebijakan makro tersebut dinilai telah memadai untuk menciptakan iklim investasi yang kondusif, namun pada pelaksanaannya, investasi infrastruktur yang dibiayai melalui investasi swasta masih berjalan lambat. Hal ini diantaranya disebabkan oleh berbagai kendala yang bersifat meso dan mikro.

Terbatasnya peluang investasi di sektor infrastruktur dianggap sebagai penghambat utama para investor untuk mempertimbangkan investor dalam strategi investasi jangka panjang perusahaan asuransi. Para investor memerlukan pemahaman yang lebih jelas tentang rencana pengembangan infrastruktur oleh Pemerintah, dalam hal ini Pemerintah harus mendukung melalui kebijakan pengembangan pembiayaan jangka panjang khususnya infrastruktur.

Dalam hal regulasi asuransi dalam pembiayaan infrastruktur, Pemerintah juga perlu menciptakan peluang investasi yang berkelanjutan khususnya melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta. Pemerintah harus berusaha lebih memahami kebutuhan dalam investasi dan keinginan investor dalam memanfaatkan peluang investasi. Permasalahan yang sering terjadi adalah permasalahan tidak terdapat titik temu antara resiko dan tingkat pengembalian dengan pandangan atau persepsi dari industri asuransi ketika menginvestasikan dana dalam infrastruktur serta peluang yang ada dalam pasar. Pemerintah dalam hal ini dapat melakukan kebijakan insentif berupa pajak, dan penyesuaian tarif serta transfer risiko yang harus disusun untuk menarik peluang investasi bagi investor.

Kebijakan Pemerintah yang sering berubah merupakan kendala yang berpengaruh dalam keinginan investor khususnya asuransi dalam keterlibatannya dalam pembangunan infrastruktur. Investor memerlukan pemahaman yang jelas atas rencana pengembangan infrastruktur oleh Pemerintah diluar siklus politik. Perencanaan jangka panjang dalam infrastruktur dibuat dalam rencana strategis sepuluh hingga dua puluh tahun yang telah direncanakan dan ditetapkan oleh Pemerintah sangat penting untuk memberikan kepastian dan kejelasan pada sektor swasta. Rencana strategis jangka panjang Pemerintah dalam infrastruktur dapat memberikan manfaat cukup besar bagi pengambil keputusan yang mempunyai harapan di masa depan dan mempunyai visi dan misi jangka panjang.

Kebijakan Pemerintah dalam infrastruktur dapat berupa dukungan politik kepada swasta, apabila dukungan politik tidak mempunyai kejelasan dan seringkali

berubah, maka investor akan berpikir kembali untuk menanamkan dananya khususnya dalam sektor infrastruktur yang mempunyai karakteristik pembiayaan jangka panjang. Pengalaman pada negara, seperti Australia dan Kanada telah menunjukkan bahwa bagaimana sebuah komitmen dan rencana jangka panjang nasional dapat memberikan sinyal penting kepada investor untuk melakukan pembiayaan infrastruktur secara jangka panjang.

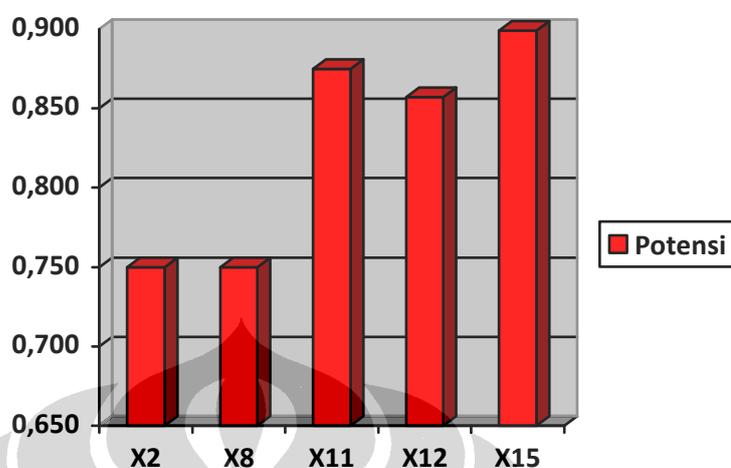
Banyak perusahaan asuransi memiliki pengetahuan dan informasi yang terbatas tentang investasi infrastruktur, hal ini menjadi kendala yang menonjol. Berdasarkan data kuesioner yang diperoleh, keterbatasan pengetahuan dan informasi industri asuransi dalam pembiayaan infrastruktur tidak hanya pada level manajemen, namun juga pada konsultan keuangannya (konsultan investasi, aktuaris, pengacara, dan auditor). Rencana pengembangan infrastruktur baru dikembangkan mulai tahun 2000, hal tersebut merupakan salah satu penyebab masih terbatasnya informasi perihal pemanfaatan dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur.

Dalam hal laporan yang sering dikeluarkan oleh manajer pendanaan asuransi, perusahaan asuransi masih memandang bahwa dalam segi pembiayaan infrastruktur masih mengalami kekurangan informasi dan data yang berkualitas. Penelitian akademik atas pemanfaatan dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur sekalipun masih sangat terbatas. Keterbatasan informasi industri asuransi dalam pembiayaan infrastruktur dapat diatasi dengan memberikan pemahaman yang lebih kepada industri asuransi agar dapat merubah pemikiran mereka atas pembiayaan jangka panjang melalui pembiayaan infrastruktur.

5.7.2 Potensi Pemanfaatan Dana Asuransi Sebagai Pembiayaan Infrastruktur.

Selain analisis atas kendala diatas, dikenali juga beberapa risiko yang merupakan potensi dana asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur melalui kerjasama Pemerintah dengan Swasta seperti ditunjukkan pada gambar 4.10.

Gambar 5.10 Analisis Potensi Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur



Keterangan :

X2 : Perubahan Tingkat Harga

X8 : Dana Asuransi lebih sebagai alternatif pembiayaan

X11 : Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas

X12 : Fleksibilitas Pembiayaan Proyek

X15 : Pertumbuhan Ekonomi.

Potensi yang paling menonjol diantara risiko yang menjadi potensi adalah Pertumbuhan Ekonomi. Pertumbuhan ekonomi Indonesia telah mengalami perkembangan yang cukup pesat. Paling tidak, laju pertumbuhan ekonomi yang mencapai sekitar 6-7% per tahun yang ditunjang oleh pesatnya industri jasa keuangan khususnya asuransi, mempunyai pengaruh sangat besar terhadap pertumbuhan aset dan investasi industri asuransi.

Peluang bagi perkembangan ekonomi yang pesat sangat memungkinkan adanya pengaruh globalisasi ekonomi, karena akan tercipta arus masuk premi yang begitu cepat. Potensi pertumbuhan ekonomi Indonesia yang terus meningkat seiring peningkatan kualitas asuransi yang ditandai dengan pertumbuhan premi asuransi akan berdampak kepada aset industri asuransi yang dapat meningkatkan nilai investasi asuransi, khususnya dalam pembangunan infrastruktur. Peningkatan aset

Universitas Indonesia

dan investasi asuransi dapat memberikan nilai lebih bagi kemampuan asuransi sebagai alternatif pembiayaan jangka panjang yang sesuai dengan karakteristik proyek infrastruktur.

Dalam potensi dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta, ditemukenali potensi tingkat solvabilitas dan likuiditas. Solvabilitas adalah selisih antara kekayaan yang diperkenankan (*admitted asset*) dengan jumlah kewajiban dan modal disetor perusahaan yang bersangkutan. Pemerintah dalam hal ini Kementerian Keuangan telah menetapkan Batas Tingkat Solvabilitas Minimum bagi perusahaan asuransi dan perusahaan reasuransi melalui KMK 424/KMK.06/2003 tentang Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi. Dalam peraturan tersebut diatur secara rinci solvabilitas minimum bagi perusahaan asuransi dalam mengelola keseimbangan antara kewajiban dan kekayaan.

Dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor KMK 424/KMK.06/2003 tentang Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi, Batas Tingkat Solvabilitas Minimum yang diperkenankan didalamnya mengatur masing-masing maksimum besaran jenis investasi yang diperkenankan. Pada hakikatnya pembatasan atas masing-masing jenis investasi asuransi bertujuan untuk mengamankan kelangsungan perusahaan asuransi. Namun, dalam jenis-jenis investasi tersebut tidak mengatur secara eksplisit tentang instrumen investasi yang digunakan untuk membiayai pembangunan infrastruktur. Oleh sebab itu, Pemerintah selaku regulator dapat mengatur lebih lanjut tentang jenis investasi untuk pembangunan infrastruktur, kewenangan Pemerintah selaku regulator tersebut merupakan potensi bagi peningkatan pembiayaan infrastruktur yang sedianya dapat memberikan pedoman bagi industri asuransi dalam menginvestasikan dananya dalam pembangunan infrastruktur.

Klaim asuransi pada perusahaan asuransi yang menggambarkan tingkat likuiditas pada perusahaan asuransi sesungguhnya tidak menjadikan dana asuransi sebagai dana yang mempunyai tingkat likuiditas tinggi. Premi atas asuransi yang setiap

tahun bahkan setiap bulannya sebagai *cash inflow* perusahaan asuransi, dapat menutupi klaim yang ada pada perusahaan asuransi setiap bulan bahkan untuk setiap tahunnya. Pemupukan dana pada perusahaan asuransi sesungguhnya adalah dana yang mempunyai karakteristik jangka panjang atau dengan kata lain tingkat likuiditas yang rendah, sehingga berpotensi bagi dana asuransi untuk melakukan pembiayaan infrastruktur yang mempunyai karakteristik investasi jangka panjang (umurnya antara 20-30 tahun), titik impas (*break even point*) yang tercapai setelah 10 tahun pengoperasian infrastruktur.

5.7.3 Skema Investasi Dana Asuransi Sebagai Pembiayaan Infrastruktur di Indonesia.

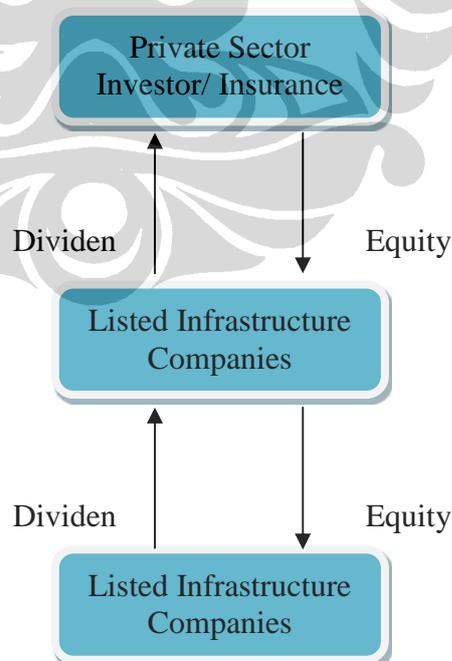
Dalam upaya mempercepat pembangunan infrastruktur dengan skema KPS, diperlukan persiapan proyek yang memadai, pendanaan yang sesuai dengan karakteristik investasi proyek infrastruktur, serta dukungan dan jaminan Pemerintah. Saat ini lembaga pembiayaan yang ada, seperti perbankan maupun lembaga keuangan bukan bank, belum secara optimal memberikan kontribusinya terhadap pendanaan proyek-proyek infrastruktur. Oleh karena itu diperlukan lembaga keuangan yang bisa memfasilitasi pembiayaan infrastruktur dengan memberikan tenor pembiayaan jangka panjang dan suku bunga tetap. Hal ini sangat diperlukan mengingat proyek-proyek infrastruktur memerlukan tingkat pengembalian investasi dalam jangka waktu yang cukup panjang.

Hingga saat ini sumber-sumber dana jangka panjang seperti Dana Pensiun, Asuransi, dan Reksadana masih diinvestasikan pada instrumen pasar modal yang tidak terkait langsung dengan pembiayaan infrastruktur. Dengan kehadiran lembaga pembiayaan yang khusus menangani pembiayaan infrastruktur, diharapkan akan terjadi memobilisasi sumber dana jangka panjang untuk mendorong investasi dalam proyek-proyek infrastruktur di Indonesia. Peran lembaga pembiayaan infrastruktur sangat krusial karena akan menjadi katalis yang menjembatani sumber dana jangka panjang dengan investasi dalam proyek-proyek infrastruktur di Indonesia.

Skema Pembiayaan Dana Asuransi dalam melakukan pembiayaan infrastruktur secara konvensional adalah melakukan pembelian dan penjualan saham atau obligasi dari perusahaan yang tercatat pada bursa efek yang bergerak dalam sektor infrastruktur. Namun, untuk lebih maksimal dana asuransi dapat melakukan pembiayaan infrastruktur melalui berbagai macam instrumen investasi jangka panjang. Model yang dapat diterapkan dana asuransi dalam melakukan pembiayaan infrastruktur berdasarkan analisis atas potensi dan kendala serta portfolio investasi dibandingkan dengan literatur-literatur yang ada didapatkan model pembiayaan melalui 3 jenis, yaitu :

Model A

Investor atau perusahaan asuransi melakukan investasi secara konvensional melalui pembelian saham infrastruktur melalui perusahaan yang tercatat di bursa efek seperti perusahaan telekomunikasi, energi, dan transportasi. Model bisnis ini secara umum akan cocok untuk ditawarkan kepada calon *co-investor/financier* lokal dan untuk nilai pembiayaan yang relatif kecil. Karena fleksibilitas dan kesederhanaan struktur pembiayaannya, model ini juga cocok digunakan untuk melayani kebutuhan pembiayaan yang relatif cepat.



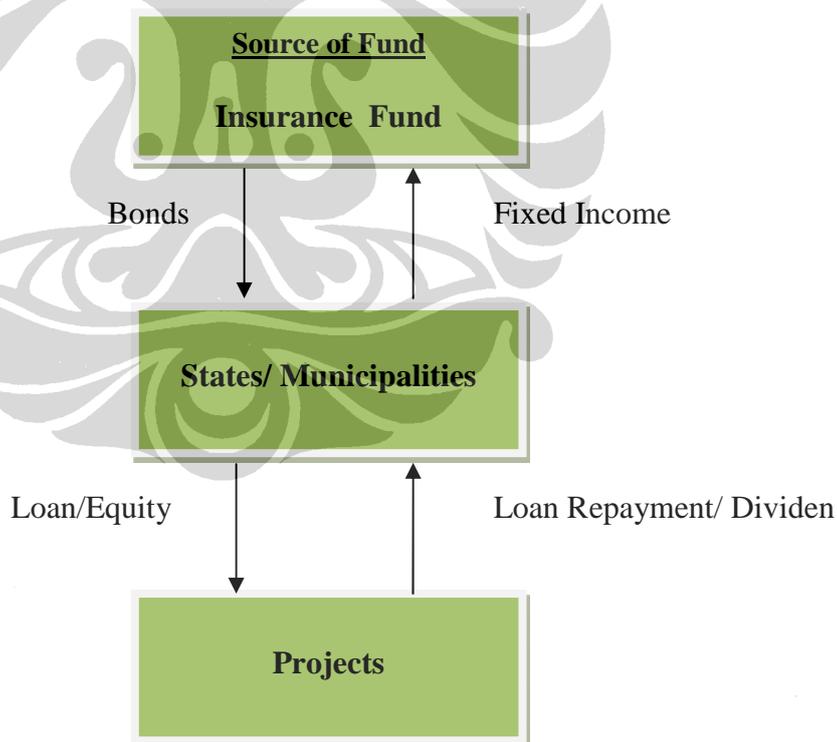
Gambar 5.11

Model Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur Melalui Perusahaan yang Tercatat pada Bursa Efek

Universitas Indonesia

Model B

Perusahaan asuransi dalam melakukan investasi pembiayaan infrastruktur sangat memperhatikan tingkat pengembalian yang didapatkan, pada model ini tingkat pengembalian yang didapatkan berupa Fixed Income. Investor atau perusahaan asuransi dapat melakukan investasi melalui obligasi yang diterbitkan oleh Pemerintah atau perusahaan infrastruktur yang mempunyai tingkat pengembalian yang tetap dimana penerbitan obligasi oleh Pemerintah maupun perusahaan tersebut adalah untuk kepentingan penambahan modal pembangunan infrastruktur. Obligasi infrastruktur merupakan hal yang baru yang dapat diterapkan di Indonesia, oleh karena itu penerbitan atas obligasi oleh Pemerintah maupun perusahaan pada model pembiayaan ini bersifat spesifik untuk suatu proyek pembangunan infrastruktur dimana pengembalian atas obligasi yang telah diterbitkan diberikan berdasarkan perkiraan tingkat pengembalian proyek.

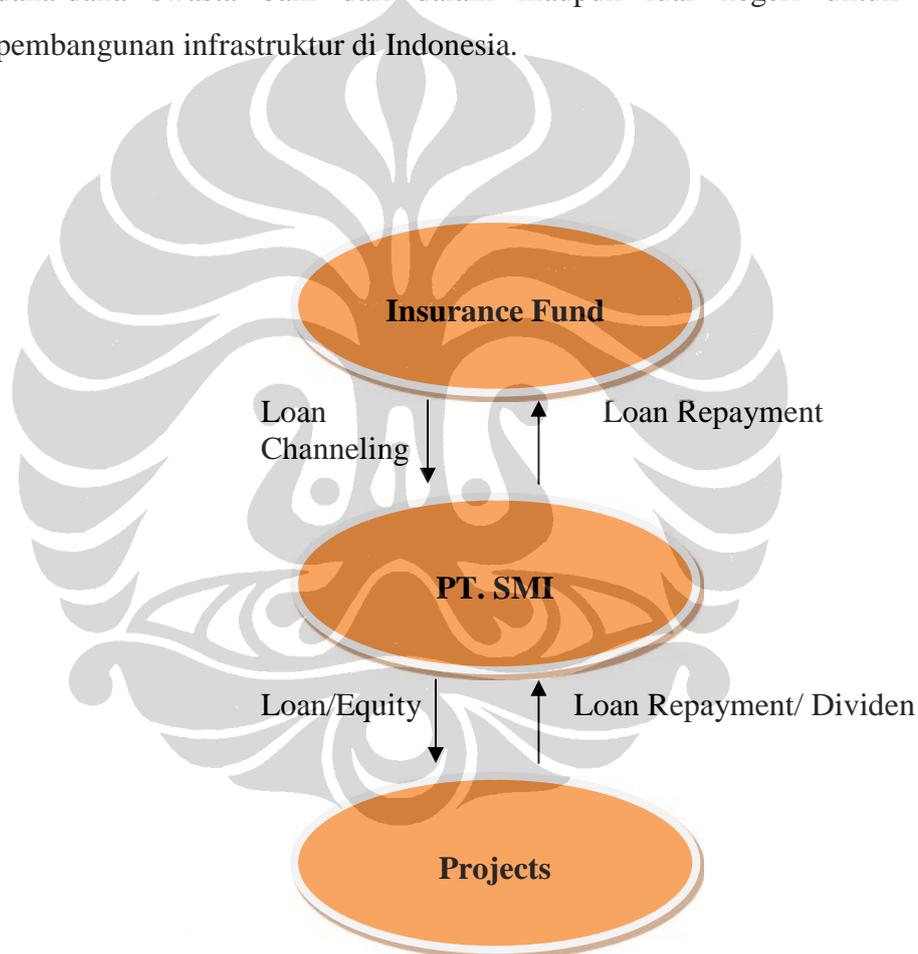


Gambar 5.12

Model Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur Melalui Obligasi Pemerintah atau Perusahaan Infrastruktur

Model C

Jenis investasi pembiayaan ini merupakan alternatif atas pemanfaatan aset dan dana asuransi yang ditempatkan dalam bentuk saham dan obligasi pada perusahaan pendanaan yang bergerak dalam bidang infrastruktur. Di Indonesia perusahaan pendanaan yang bergerak dalam bidang infrastruktur telah dibentuk oleh Pemerintah, yaitu PT. Sarana Multi Infrastruktur (SMI) yang bertugas sebagai katalis percepatan pembangunan infrastruktur nasional dengan menarik dana-dana swasta baik dari dalam maupun luar negeri untuk membantu pembangunan infrastruktur di Indonesia.



Gambar 5.13

Model Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur Melalui Perusahaan Pendanaan Infrastruktur

5.7.4 Road Map Pemanfaatan Dana Asuransi Sebagai Pembiayaan Infrastruktur.

Wacana pengembangan industri asuransi pembiayaan sebagai alternatif pendanaan yang memadai dan tidak selalu mengandalkan bank sebagai sumber utama sudah digulirkan pada tahun 2010 (Bisni Indonesia, 22 Maret 2010) oleh Biro Pembiayaan dan Penjaminan Bapepam-LK Kementerian Keuangan. Namun, hingga saat ini wacana tersebut belum ditindaklanjuti dikarenakan pada Pasal 11 KMK No. 424/2003 tentang Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi hanya menjelaskan 9 portofolio investasi di antaranya deposito, saham di bursa efek, reksa dana, dan pinjaman hipotik.

Pemerintah dalam hal ini Bapepam-LK Kementerian Keuangan selaku pihak yang membuat regulasi tentang industri asuransi belum mempunyai road map atau action plan yang jelas perihal pemanfaatan dana asuransi untuk pembangunan sektor riil, khususnya dalam pembangunan infrastruktur. Dalam hal pelaksanaan Policy Actions, Pemerintah harus mempunyai suatu Action Plan berupa implementasi pelaksanaan penerapan dana asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur.

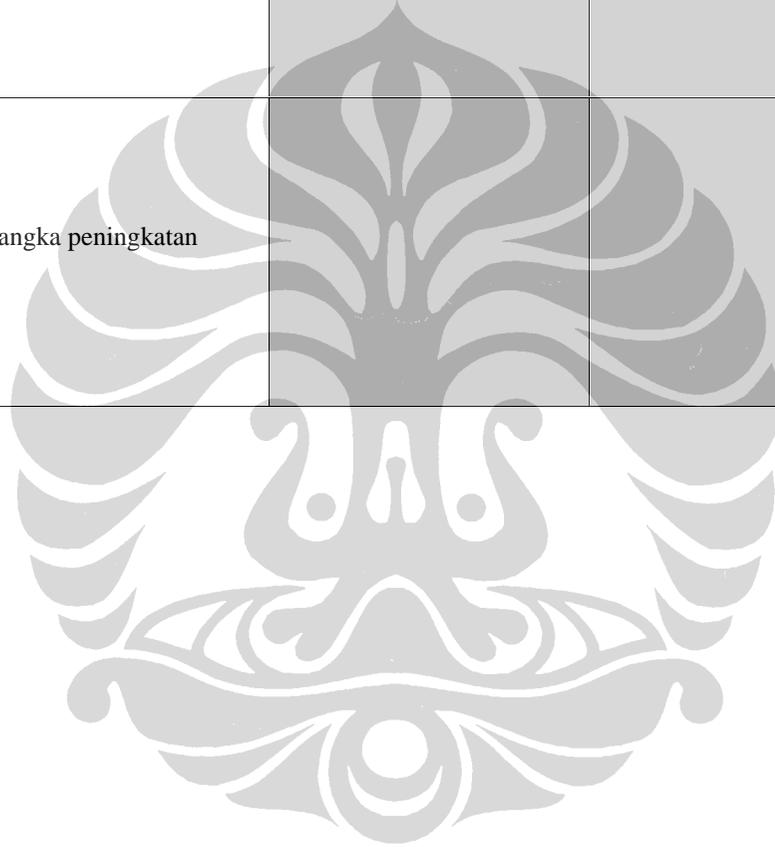
Kebutuhan pembiayaan infrastruktur Indonesia sebesar Rp. 1.923,7 Triliun pada tahun 2014 merupakan jumlah yang sangat besar. Oleh sebab itu, implementasi kebijakan Pemerintah dalam membuka peluang dana asuransi untuk terlibat dalam proyek infrastruktur secepatnya harus dilaksanakan. Pada tabel 5.17, digambarkan pelaksanaan kebijakan atau langkah-langkah Pemerintah dalam mendukung wacana investasi dimaksud adalah sebagai berikut :

Tabel 5.17
Policy Matrix Investasi Dana Asuransi dalam Pembiayaan Infrastruktur

STEP	POLICY ACTIONS/ LANGKAH KEBIJAKAN	Tahap I (2012)	Tahap II (2013)	Tahap III (2014)	INSTANSI YANG MENINDAKLANJ UTI
1	Pengembangan Kerangka Kebijakan Jangka Panjang Nasional untuk Sektor Infrastruktur	Bappenas membuat suatu kajian tentang pemanfaatan dana diluar sektor perbankan	Kajian atas pemanfaatan alternatif pendanaan lain dapat dibahas dalam Musrenbangnas		BAPPENAS
2	Meningkatkan integrasi dan koordinasi dari berbagai tingkat pemerintahan dalam perencanaan dan kerangka pengembangan melalui penciptaan lembaga yang khusus menangani infrastruktur	PT. SMI sebagai katalis percepatan pembangunan infrastruktur membuat suatu kerangka model pembiayaan infrastruktur	PT. PII sebagai penjamin infrastruktur, meningkatkan koordinasi kepada para pihak swasta tentang jaminan dalam hal keterlibatan investasi		BAPPENAS DAN BKPM
3	Menciptakan peluang keterlibatan industri asuransi dalam pembangunan infrastruktur	Bapepam-LK, dalam hal ini Biro Perasuransian mempunyai kebijakan untuk membuka wacana keterlibatan industri asuransi dalam proyek infrastruktur	Bapepam-LK berkoordinasi dengan Bappenas, Bapepam, dan Asosiasi untuk merumuskan kebijakan untuk membuka peluang keterlibatan industri asuransi		BAPPENAS, BKPM, DAN BAPEPAM-LK
4	Memfasilitasi akses ke lembaga pembiayaan, lembaga penjaminan serta lembaga dan sumber pendanaan lain yang terkait sumber daya investasi infrastruktur		Bapepam-LK berkoordinasi dengan PT.SMI dan PT.PII, untuk merumuskan keterlibatan asuransi dalam proyek infrastruktur	PT. SMI dan PT.PII berkoordinasi dengan asosiasi asuransi untuk menarik minat industri asuransi dalam investasi proyek infrastruktur	BAPEPAM-LK DAN BKPM

STEP	POLICY ACTIONS/ LANGKAH KEBIJAKAN	Tahap I (2012)	Tahap II (2013)	Tahap III (2014)	INSTANSI YANG MENINDAKLANJ UTI
5	Merevisi Kebijakan dan Peraturan yang terkait dengan pembatasan investasi industri asuransi yaitu KMK 424/KMK.06/2003 tentang Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi		Kementerian Keuangan, dalam hal ini Bapepam-LK membuat draft revisi KMK 424/KMK.06/2003 tentang Kesehatan Keuangan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi	Kementerian Keuangan selain membuat draft revisi KMK 424, juga merumuskan Peraturan tersendiri tentang portofolio investasi asuransi	BAPEPAM-LK
6	Mengakomodir Instrumen Investasi yang dimungkinkan sebagai pembiayaan infrastruktur dalam kebijakan & peraturan yang mengatur tentang investasi industri asuransi		Pembuatan draft revisi KMK 424 tahun 2003, dapat menyebutkan klausul yang mendukung fleksibilitas investasi asuransi	Rumusan peraturan investasi asuransi dapat mencantumkan sektor infrastruktur sebagai bagian investasi asuransi, seperti halnya yang terdapat di India	BAPEPAM-LK
7	Sosialisasi dan diseminasi peraturan dan kebijakan investasi industri asuransi dalam pembangunan infrastruktur		Sosialisasi atas draft revisi KMK 424/KMK.06/2003 kepada industri asuransi sebelum ditetapkan	Sosialisasi atas revisi KMK 424/KMK.06/2003 kepada industri asuransi	BAPEPAM-LK
8	Membuat skema/model pembiayaan infrastruktur yang dimungkinkan keterlibatan industri asuransi sebagai sumber pembiayaan		Bapepam-LK, Bappenas, dan PT. SMI membuat suatu skema yang memungkinkan keterlibatan asuransi dari segi karakteristik, likuiditas, dan kelayakan		BAPPENAS, BAPEPAM-LK DAN PT.SMI
9	Sosialisasi dan diseminasi skema/model pembiayaan infrastruktur bersumber dana asuransi kepada industri asuransi			Sosialisasi dan pemberian informasi serta pengetahuan tentang	BAPPENAS, BAPEPAM-LK DAN PT.SMI

STEP	POLICY ACTIONS/ LANGKAH KEBIJAKAN	Tahap I (2012)	Tahap II (2013)	Tahap III (2014)	INSTANSI YANG MENINDAKLANJUTI
				skema/model investasi dana asuransi dalam proyek infrastruktur kepada industri asuransi	
10	Membuat kebijakan dalam rangka peningkatan kualitas asuransi			Bapepam-LK membuat suatu kebijakan yang mengantisipasi penurunan aset industri asuransi yang dapat berdampak pada total investasi asuransi dikarenakan tingkat <i>Lapse Rate</i> yang tinggi, dengan cara meningkatkan kualitas pengelolaan aset asuransi	BAPEPAM-LK



BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. KESIMPULAN

1. Berdasarkan tujuan penelitian untuk menganalisis asuransi sebagai alternatif sumber pembiayaan infrastruktur didapatkan kesimpulan bahwa Asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur berdasarkan analisa pada Bab IV hal 109 sampai dengan 111, didapati bahwa Dana Asuransi sebagai alternatif pembiayaan infrastruktur merupakan alternatif yang baik untuk menggantikan peran perbankan yang selama ini mempunyai peran intermediasi dalam pemberian pembiayaan. Hal ini dikuatkan oleh karakteristik dana asuransi sebagai sumber dana jangka panjang yang sesuai dengan karakteristik investasi infrastruktur yang mempunyai umur lebih dari 20 tahun dan titik break even point diatas 10 tahun.

Sebagai alternatif untuk pembiayaan infrastruktur, industri asuransi setiap tahunnya mengalami peningkatan seiring dengan pertumbuhan ekonomi. Sehingga, potensi pengembangan investasi asuransi masih terbuka luas, dikarenakan aset dan investasi yang terus bertambah seiring dengan potensi pemupukan dana masyarakat yang selama ini belum optimal.

2. Berdasarkan tujuan penelitian untuk mengetahui kemampuan asuransi dalam melakukan pembiayaan pembangunan infrastruktur didapatkan kesimpulan bahwa Jumlah aset dan investasi industri asuransi yang meningkat setiap tahunnya, menunjukkan bahwa dana asuransi mempunyai kemampuan untuk menutupi GAP pembiayaan infrastruktur. Hal tersebut dicerminkan pada Bab IV hal 102, dimana Jumlah Investasi Asuransi yang dimungkinkan untuk pembiayaan jangka panjang pada akhir tahun 2010 adalah sebesar 271 triliun rupiah. Kemampuan investasi dana asuransi yang bersifat jangka panjang dalam pembiayaan infrastruktur apabila dibandingkan setiap tahunnya dengan kebutuhan pembiayaan infrastruktur setiap tahun sampai dengan tahun 2014, rata-rata rasionya adalah 87,84%. Dengan kata lain industri asuransi dari segi

kemampuan dana akan mampu menutupi kebutuhan pembiayaan infrastruktur.

3. Berdasarkan tujuan penelitian untuk menganalisis strategi-strategi yang perlu ditempuh Pemerintah dalam rangka pembiayaan infrastruktur didapatkan kesimpulan bahwa Kebijakan Pemerintah di bidang perasuransian ternyata belum bisa membuat industri perasuransian melihat peluang investasi jangka panjang. Hal ini dicerminkan dari beberapa hal, yaitu portfolio investasi yang lebih kepada investasi jangka pendek. Berdasarkan hasil analisa pada Bab IV hal 105, diketahui bahwa kendala berupa portfolio investasi yang lebih kepada investasi jangka pendek disebabkan oleh kecenderungan perusahaan asuransi yang berpikir kembali untuk menempatkan dananya pada investasi yang bersifat jangka panjang. Kurangnya kontribusi industri asuransi dalam pembiayaan infrastruktur juga disebabkan oleh regulasi asuransi yang belum mengatur tentang investasi dana asuransi dalam pembiayaan infrastruktur.

Peraturan-peraturan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah dalam hal pembatasan investasi ada baiknya ditinjau kembali karena cenderung lebih protektif. Tingginya suku bunga di pihak lain masih menjadikan deposito sebagai hal yang paling menarik bagi perusahaan asuransi, dibanding dengan bentuk investasi lainnya yang akhirnya memberikan andil bagi tidak menariknya investasi diluar deposito. Oleh karena itu kebijakan moneter serta investasi diperlukan guna menarik minat investor khususnya asuransi dalam menanamkan dananya dalam proyek infrastruktur.

6.2. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka didapati saran sebagai berikut :

1. Pemerintah harus menciptakan peluang investasi infrastruktur.
Pemerintah dapat membuat kerangka kebijakan yang mendukung pembiayaan jangka panjang khususnya proyek infrastruktur.
2. Kebijakan tentang pembatasan investasi harus dirubah.

Peraturan dan kebijakan yang mengatur tentang pembatasan prosentase investasi perusahaan asuransi harus dirubah, dalam hal ini yaitu KMK 424/KMK.06/2003 tentang Kesehatan Keuangan Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Reasuransi, agar perusahaan asuransi mempunyai tidak terkekang untuk mempertimbangkan menanamkan dananya dalam proyek infrastruktur.

3. Perlu dibuat peraturan dan kebijakan yang mengatur tentang investasi dana asuransi dalam infrastruktur.

Belum terdapatnya Peraturan dan kebijakan yang mengatur tentang investasi dana asuransi dalam infrastruktur membuat perusahaan asuransi tidak mempunyai gambaran yang jelas untuk terlibat dalam proyek infrastruktur.

4. Meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap asuransi.

Pertumbuhan aset industri asuransi sangat bergantung pada kepercayaan masyarakat atas asuransi. Oleh sebab itu, kualitas asuransi yang dikeluarkan oleh perusahaan asuransi harus lebih ditingkatkan kualitasnya agar aset industri asuransi meningkat setiap tahunnya dan berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi.

5. Pemerintah dalam hal ini Bappenas dan PT. Sarana Multi Infrastruktur dalam menarik minat industri asuransi untuk menginvestasikan dananya perlu membuat skema yang jelas tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta atau *Public Private Partnership* untuk pembangunan proyek infrastruktur.

DAFTAR REFERENSI

1. Analisis dan Formulasi Kebijakan Pemanfaatan Sumber-sumber Pendanaan Pembangunan Non-APBN. (2009).
2. *A guide book on Public Private Partnership in Infrastructure*. (2007). United Nations ESCAP. www.unescap.org.
3. Buku Perasuransian Indonesia 2010. (2011). Badan Pengawas Pasar Modal dan Lembaga Keuangan Kementerian Keuangan.
4. Bappenas. (2009). *Public Private Partnership, Infrastructure Projects in Indonesia*, Jakarta.
5. Capital Markets in PPP Financing. (2010). European PPP Expertise Centre.
6. Croce, Raffaele D. (2011). *Pension Funds Investment in Infrastructure*. OECD Working Paper on Finance Insurance and Private Pensions No.13. OECD Publishing.
7. Darmawi, Herman. (2006). *Manajemen Asuransi*. Bumi Aksara. Jakarta.
8. Dikun, Suyono. (20 September 2010). *Introduction of Infrastructure Project Financing*, Lecture Material, Universitas Indonesia, Depok.
9. Finnerty, John D. (2007). *Project Finance*. John Willey and Sons.
10. Gordon L Clark, Ashby H B Monk, Ryan Orr dan William Scott. (2011). *The New Era of Infrastructure Investing*. Oxford University, Stanford University and Queensland Investment Corporation.
11. Grimsey, Darrin dan Mervin K. Lewis. (2000). *Evaluating The Risk of Public Private Partnerships For Infrastructure Projects*. International Journal of Project Management.
12. Gray, Clive. et all. (1993). *Pengantar Evaluasi Proyek-Edisi Kedua*. Gramedia. Jakarta.
13. Hao Jia dan Hao Yansu. (...). *An Empirical Analysis of investment portfolio of China insurance company*. China.
14. Herron JR, S.Davidson. (2000). *Insurance Company Investments*.
15. Hermana, Budi. (2008). *Asuransi Umum dan Perkembangan Ekonomi Indonesia*. Universitas Gadjah Mada.

16. Inderst, George. (2009). *Pension Funds Investment in Infrastructure*. OECD Working Paper on Finance Insurance and Private Pensions No.13. OECD Publishing.
17. *Infrastructure Public-Private Partnership (PPP) Financing in India*. (2007). Price Waterhouse Coopers.
18. Ika, Syahrir. (1996). Perkembangan Usaha Asuransi dan Pengaruhnya Terhadap Pengembangan Investasi Nasional. *Jurnal Keuangan dan Moneter*.
19. Kodoatie, Robert J. (2005). *Pengantar Manajemen Infrastruktur*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
20. Martini, Ema Sri. (2012). *Pembiayaan Investasi Upaya Mempercepat Infrastruktur Berkelanjutan*. PT. Sarana Multi Infrastruktur.
21. *Membuka Potensi Sumber Daya Keuangan Dalam Negeri Indonesia*. (2006). Dokumen Bank Dunia. Kantor Bank Dunia Jakarta.
22. Natsir, Mochamad. (2011). *Pengelolaan Sumber Daya Investasi bagi Penyelenggaraan Infrastruktur*. Kepala Pusat Pembinaan Sumber Daya Investasi, Badan Pembinaan Konstruksi, Departemen Pekerjaan Umum.
23. *Optimalisasi Manfaat Asuransi dalam Peningkatan Akses Pembiayaan bagi Usaha Mikro, Kecil, Menengah dan Koperasi (UMKM)*. (2009). Deputi Bidang Pembiayaan Kementerian Negara Koperasi dan Usaha Kecil Menengah Republik Indonesia.
24. Ottesen, Frederic. (2011). *Infrastructure Needs and Insurance , Pension Fund Investments : Creating the Perfect Match*. OECD Journal Market Trends, volume 2011-issue 1. OECD Publishing.
25. *Panduan Bagi Investor dalam Investasi di Bidang Infrastruktur*. (2010). Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.
26. *Pengembangan Lembaga Keuangan dan Infrastruktur*. (2005). Direktorat Pengembangan Kelembagaan Prasarana Publik. Bappenas.
27. *Prioritas Pembangunan Infrastruktur Tahun 2012*. (2011). Kedeputian Bidang Sarana dan Prasarana Direktur Transportas. Pra Musyawarah Perencanaan Pembangunan Nasional. Bappenas.

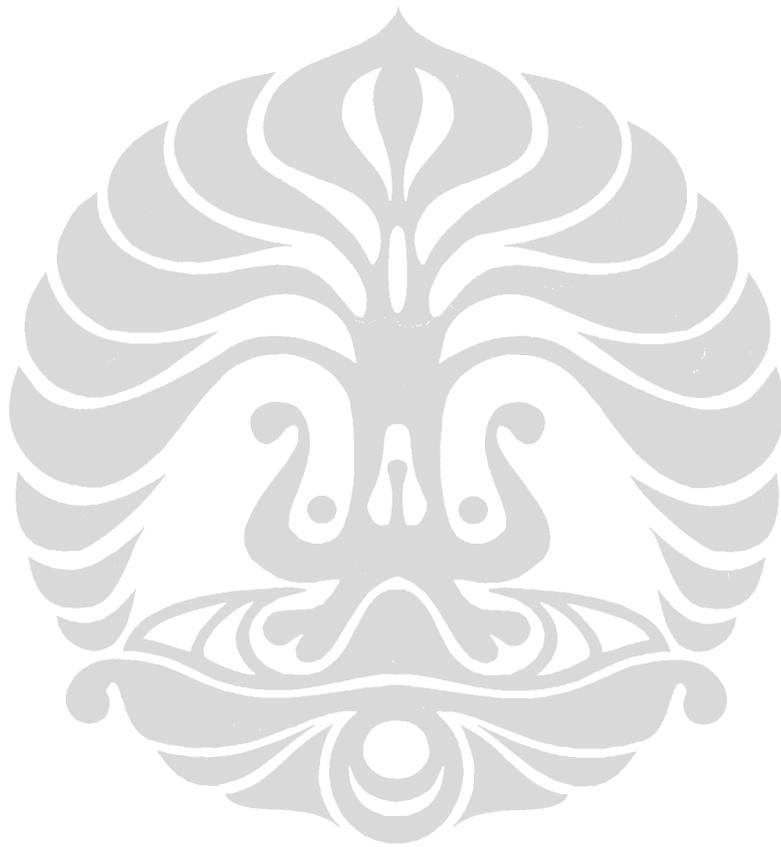
28. Perpres No. 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.
29. Prakarsa. (Juli, 2010). Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia. Australia Indonesia Partnership.
30. PPITA (Private Provision of Infrastructure Technical Assistance). (Juni 2006). *Manual Pedoman Pelaksanaan (MPP) untuk Perpres No. 67 tahun 2005*, Volume I, Government of Indonesia, Coordinating Ministry for Economic Affairs (CMEA).
31. Purwoko. (2005). Analisis Peluang Penerbitan Obligasi Daerah sebagai alternatif Pembiayaan Infrastruktur Daerah.
32. Salim, Abbas .(2007). Asuransi dan Manajemen Risiko. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
33. Saaty, T.L. (1994). *Fundamentals of Decision Making and Priority Theory with the Analytic Hierarchy Process*, RWS Publications, Pittsburgh PA., 1994, p337.
34. Shah, S. (1986). *Optimal capital Structure and project financing*.. Journal of Economic Theory, pp. 209-243.
35. Syaifullah. (2010). Pengenalan Metode AHP (Analytical Hierarchy Process). <http://syaifullah08.wordpress.com>.
36. Webb, Richard dan Bernard Pulle. (2002). *Public Private Partnership : An Introduction*. Department of the Parliamentary Library.
37. Xinhua. (2009). *China Specifies Investment of Insurance Fund on Infrastructure Projects*. www.chinaview.cn.
38. Zaini, Zulkifli. (.....). Pembiayaan Komersial Sebagai Upaya Mempercepat Penyelenggaraan Infrastruktur Berkelanjutan.

LAMPIRAN



LAMPIRAN 1

KUISIONER PENELITIAN



KUESIONER

Pilihlah salah satu nilai di bawah ini (dengan tanda O, , atau X) pada kotak yang telah disediakan sebagai jawaban atas pertanyaan berikut ini.

1. Risiko Kemampuan Peminjam Dana dalam Mengembalikan Pinjaman

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Kemampuan Peminjam Dana dalam Mengembalikan Pinjaman** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Kemampuan Peminjam Dana dalam Mengembalikan Pinjaman** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

2. Risiko Perubahan Tingkat Bunga

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																			Kendala	

Seharusnya risiko **Perubahan Tingkat Bunga** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																			Swasta/Asosiasi	

Berapakah besar prosentase risiko **Perubahan Tingkat Bunga** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																			60%-90% Sebagian Besar	
100 % Seluruh Risiko																			50% Risiko Terbagi Rata	
60%-90% Sebagian Besar Risiko																			50% Risiko Terbagi Rata	

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

3. Risiko Perubahan Tingkat Harga

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Perubahan Tingkat Harga** ini di bebankan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Perubahan Tingkat Harga** yang harus di bebankan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

4. Risiko Portfolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Portfolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek** ini di bebankan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Portfolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek** yang harus di bebankan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di kolom <i>sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

5. Risiko Perubahan Aset Industri Asuransi

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

Kolom Kiri	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									Kolom Kanan
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Perubahan Aset Industri Asuransi** ini di bebaskan kepada ?

Kolom Kiri	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									Kolom Kanan
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Perubahan Aset Industri Asuransi** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

Kolom Kiri	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									Kolom Kanan
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

6. Risiko Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam Pembiayaan Infrastruktur

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam Pembiayaan Infrastruktur** ini di bebankan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam Pembiayaan Infrastruktur** yang harus di bebankan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

7. Risiko Pembatasan Regulasi Investasi

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Pembatasan Regulasi Investasi** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Pembatasan Regulasi Investasi** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

8. Risiko Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>								Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>								<i>Kolom Kanan</i>	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8		9
Potensi																			Kendala

Seharusnya risiko **Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>								Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>								<i>Kolom Kanan</i>	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8		9
Pemerintah																			Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>								Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>								<i>Kolom Kanan</i>	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8		9
100 % Seluruh Risiko																			60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																			50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																			50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

9. Risiko Kebijakan Pemerintah yang sering berubah

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Kebijakan Pemerintah yang sering berubah** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Kebijakan Pemerintah yang sering berubah** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

10. Risiko Kenaikan Pajak

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Kenaikan Pajak** ini di bebankan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Kenaikan Pajak** yang harus di bebankan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

11. Risiko Solvabilitas

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Solvabilitas** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Solvabilitas** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

12. Risiko Fleksibilitas Pembiayaan Proyek

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Fleksibilitas Pembiayaan Proyek** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Fleksibilitas Pembiayaan Proyek** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

13. Risiko Lapse Rate

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Lapse Rate** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Lapse Rate** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika <i>kolom kiri lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kanan</i>									Diisi jika <i>kolom kanan lebih penting</i> dibanding tujuan di <i>kolom sebelah kiri</i>									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

14. Risiko Keterbatasan Informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Keterbatasan Informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Keterbatasan Informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

15. Risiko Pertumbuhan Ekonomi

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Pertumbuhan Ekonomi** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

Berapakah besar prosentase risiko **Pertumbuhan Ekonomi** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

Petunjuk Pengisian

1. Berilah tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan pilihan Bapak/Ibu
2. Pemberian Skala :
 - 1, Kedua kolom sama pentingnya
 - 3, kolom yang satu sedikit lebih penting daripada kolom yang lainnya
 - 5, kolom yang satu lebih penting daripada yang lainnya
 - 7, Satu kolom ini jelas lebih penting dari kolom yang lainnya
 - 9, Satu kolom ini mutlak lebih penting dibandingkan kolom yang lainnya
 - 2,4,6,8, nilai diantara dua penilaian yang berdekatan

16. Risiko Iklim Investasi yang tidak kondusif

Berkenaan dengan Risiko di atas, Risiko ini termasuk dalam kelompok:

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Potensi																				Kendala

Seharusnya risiko **Iklim Investasi yang tidak kondusif** ini di bebaskan kepada ?

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
Pemerintah																				Swasta/Asosiasi

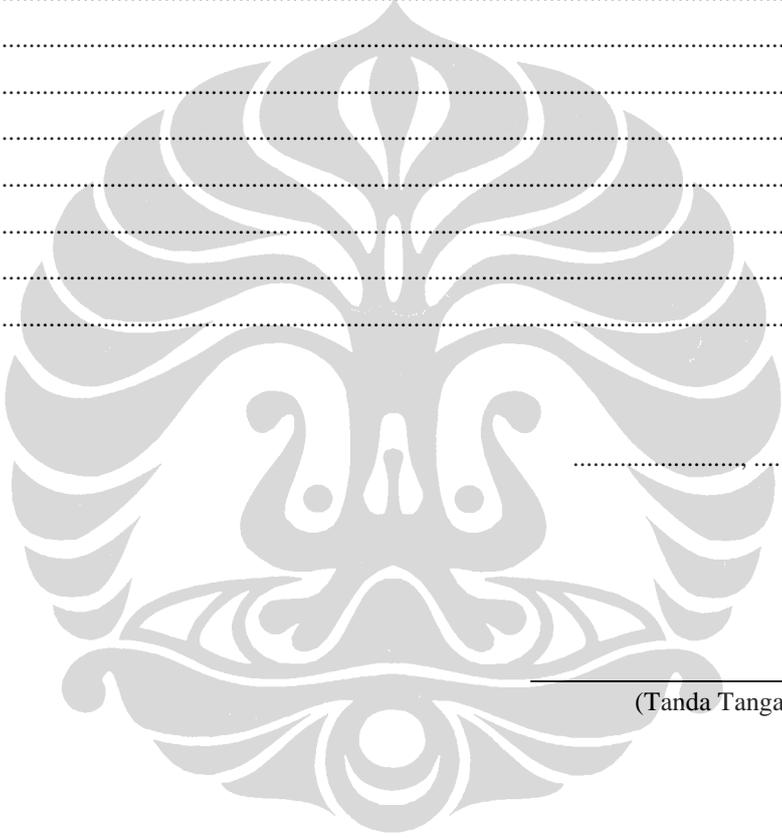
Berapakah besar prosentase risiko **Iklim Investasi yang tidak kondusif** yang harus di bebaskan oleh pemerintah atau swasta? (Bila anda sebelumnya memilih pemerintah atau swasta maka prosentasenya digunakan yang anda pilih, Misal: Anda sebelumnya pilih Pemerintah, maka prosentasenya untuk pemerintah begitu juga sebaliknya)

<i>Kolom Kiri</i>	Diisi Bila Sama Penting	Diisi jika kolom kiri lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kanan									Diisi jika kolom kanan lebih penting dibanding tujuan di kolom sebelah kiri									<i>Kolom Kanan</i>
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	2	3	4	5	6	7	8	9		
100 % Seluruh Risiko																				60%-90% Sebagian Besar
100 % Seluruh Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata
60%-90% Sebagian Besar Risiko																				50% Risiko Terbagi Rata

1. Menurut Anda, berdasarkan pengetahuan Anda, hal apa saja yang dapat menjadi pokok pikiran dalam menyusun Kerangka Panduan Manual/OGM pembiayaan proyek infrastruktur melalui Dana Asuransi?

Jawab:

1.
.....
.....
2.
.....
.....
3.
.....
.....
4.
.....
.....
5.
.....
.....

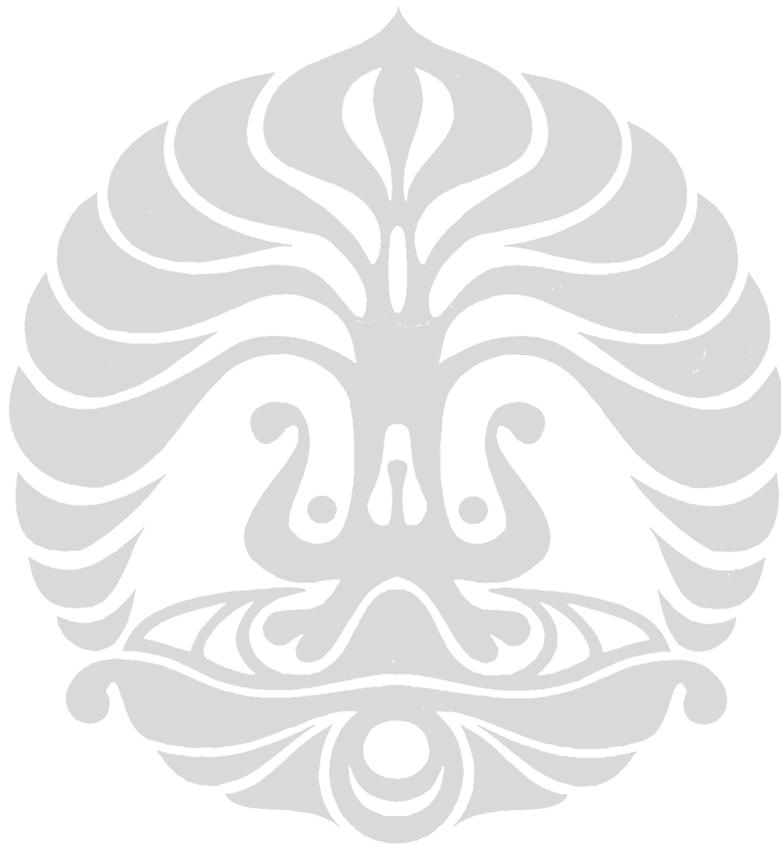


.....2012

(Tanda Tangan Responden)

LAMPIRAN 2

REKAPITULASI VALIDASI PAKAR



Indikator	Deskriptor / Risk Mitigation	Para Pakar									
		Iming M. Tesalonika SH, MM, MCL (Pakar Hukum)		DR. Enoch Suharto Pranoto, SE., MA. (Pakar KPS)		Drs. Syafril Basir, MPIA (Pakar Pendanaan Pembangunan)		Darwin T Djajawinata (Pakar Risiko dan Finansial)		Hendrisman Rahim (Pakar Asuransi)	
		Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar
1. Risiko Finansial											
Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman	Melakukan Manajemen Portfolio Pinjaman										
Perubahan Tingkat Harga	Kontrak Lindung Nilai Tingkat Bunga										
Perubahan Nilai Pasar Saham	Kontrak Opsi Jual Saham	X		X		X		X	Termasuk penyertaan ekuitas	X	
Perubahan Tingkat Harga	Melakukan Transaksi Lindung Nilai			X							
Portfolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek	Peningkatan rasio investasi asuransi atas proyek infrastruktur										
Perubahan Aset Industri Asuransi	Peningkatan pertumbuhan investasi							X			

Indikator	Deskriptor / Risk Mitigation	Para Pakar									
		Iming M. Tesalonika SH, MM, MCL (Pakar Hukum)		DR. Enoch Suharto Pranoto, SE., MA. (Pakar KPS)		Drs. Syafril Basir, MPIA (Pakar Pendanaan Pembangunan)		Darwin T Djajawinata (Pakar Risiko dan Finansial)		Hendrisman Rahim (Pakar Asuransi)	
		Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar
2. Risiko Politik											
Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur	Regulasi yang mengatur secara jelas tentang peran asuransi dalam pembiayaan infrastruktur				Regulasi yang mengatur persyaratan investasi infrastruktur						
Regulasi Pembatasan Investasi	Merubah Regulasi yang mengatur pembatasan besarnya investasi dan asuransi										
Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan	Keinginan Pemerintah untuk mencari alternatif pembiayaan infrastruktur diluar APBN dan Lembaga Perbankan							X		X	
Kebijakan Pemerintah yang sering berubah	Jaminan Kebijakan Pemerintah yang tidak akan merugikan investor	X									
Kenaikan Pajak	Jaminan tidak adanya kenaikan pajak yang memberatkan investor	X		X							

Indikator	Deskriptor / Risk Mitigation	Para Pakar									
		Iming M. Tesalonika SH, MM, MCL (Pakar Hukum)		DR. Enoh Suharto Pranoto, SE., MA. (Pakar KPS)		Drs. Syafril Basir, MPIA (Pakar Pendanaan Pembangunan)		Darwin T Djajawinata (Pakar Risiko dan Finansial)		Hendrisman Rahim (Pakar Asuransi)	
		Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar
3. Risiko Likuiditas											
Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas	Dana Asuransi bersifat jangka panjang yang sesuai dengan pembiayaan infrastruktur										
Fleksibilitas Pembiayaan Proyek	Investasi dana asuransi dalam proyek infrastruktur dapat melalui beberapa instrumen pembiayaan			X						X	
<i>Lapse Rate</i>	Peningkatan Kualitas Asuransi										
4. Risiko Pasar											
Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur	Melakukan sosialisasi dan pemberian informasi tentang investasi proyek infrastruktur										
Pertumbuhan Ekonomi	Dana Cadangan Asuransi harus berperan sebagai <i>national saving</i> sehingga menciptakan pertumbuhan ekonomi	X									

Indikator	Deskriptor / Risk Mitigation	Para Pakar									
		Iming M. Tesalonika SH, MM, MCL (Pakar Hukum)		DR. Enoh Suharto Pranoto, SE., MA. (Pakar KPS)		Drs. Syafril Basir, MPIA (Pakar Pendanaan Pembangunan)		Darwin T Djajawinata (Pakar Risiko dan Finansial)		Hendrisman Rahim (Pakar Asuransi)	
		Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar	Ya/Tdk	Komentar
4. Risiko Pasar (Lanjutan)											
Lembaga Perbankan sebagai sumber utama investasi	Mendorong industri asuransi untuk meningkatkan kontribusi investasi dalam proyek infrastruktur sebagai lembaga keuangan non perbankan			X		X		X		X	
Iklm investasi yang tidak kondusif	Revisi Kebijakan Investasi Pemerintah	X			Lebih spesifik terkait lembaga investasi			X			

Rekapitulasi Validasi Pakar

LAMPIRAN 2

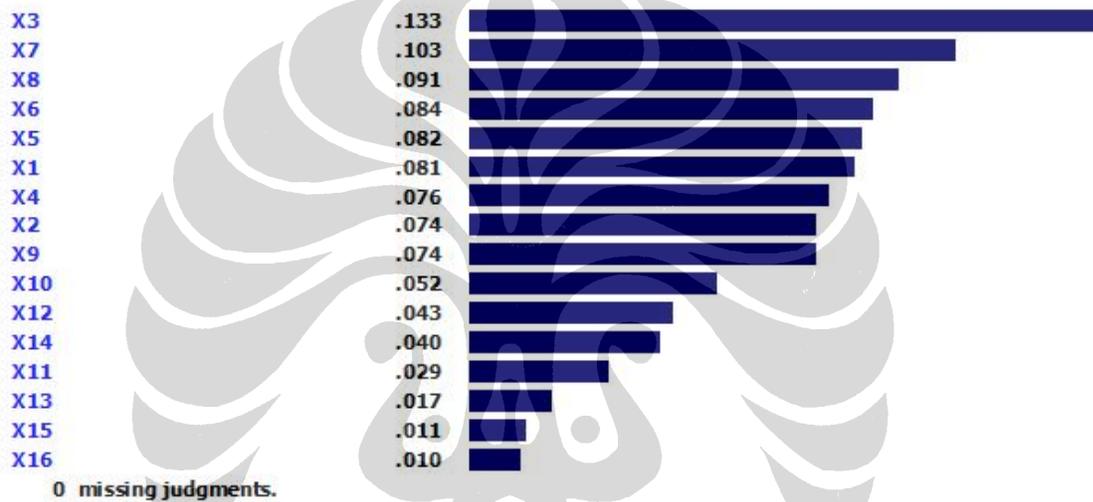
HASIL PERHITUNGAN AHP

6/27/2012 12:52:44 AM

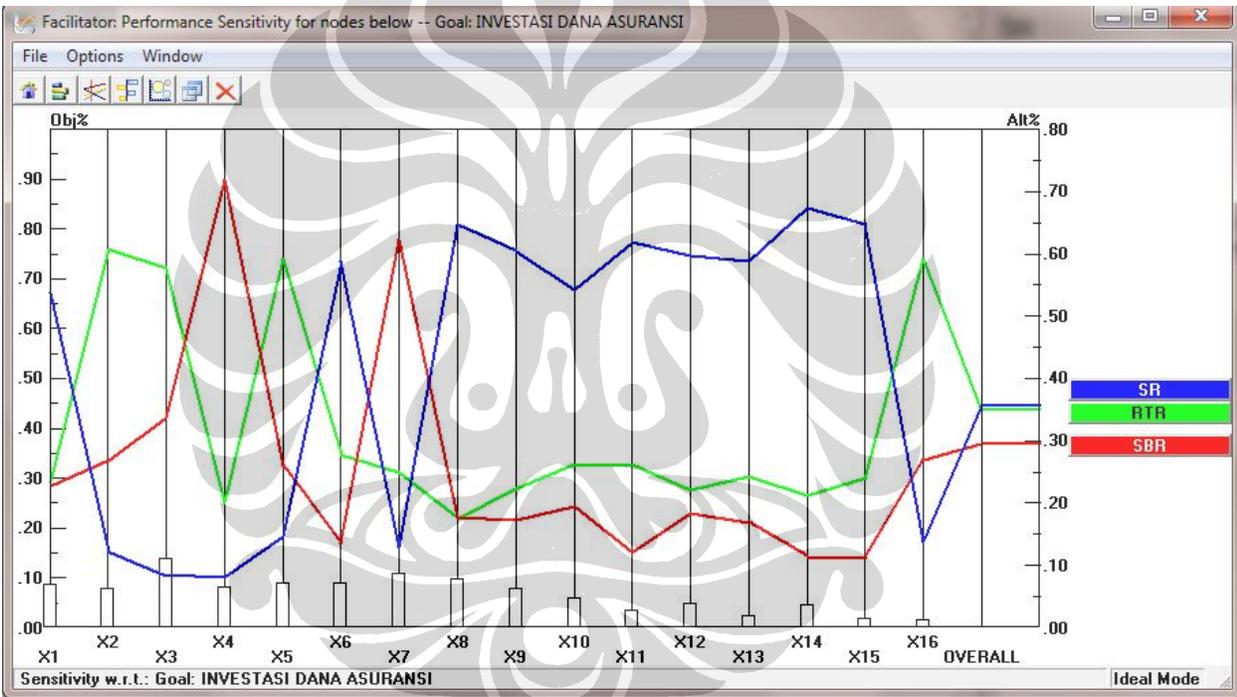
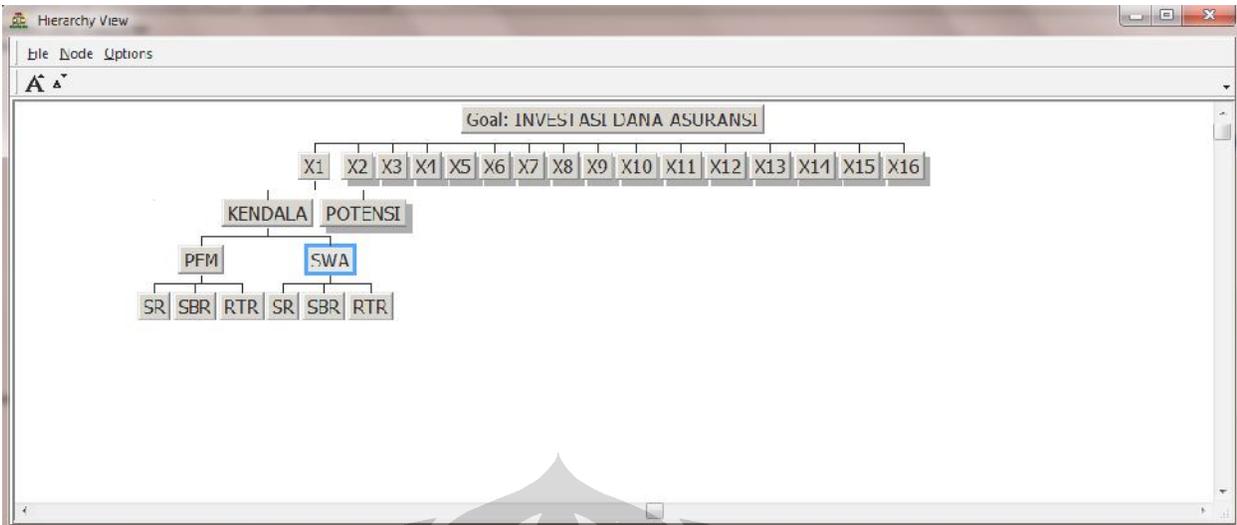
Page 1 of 1

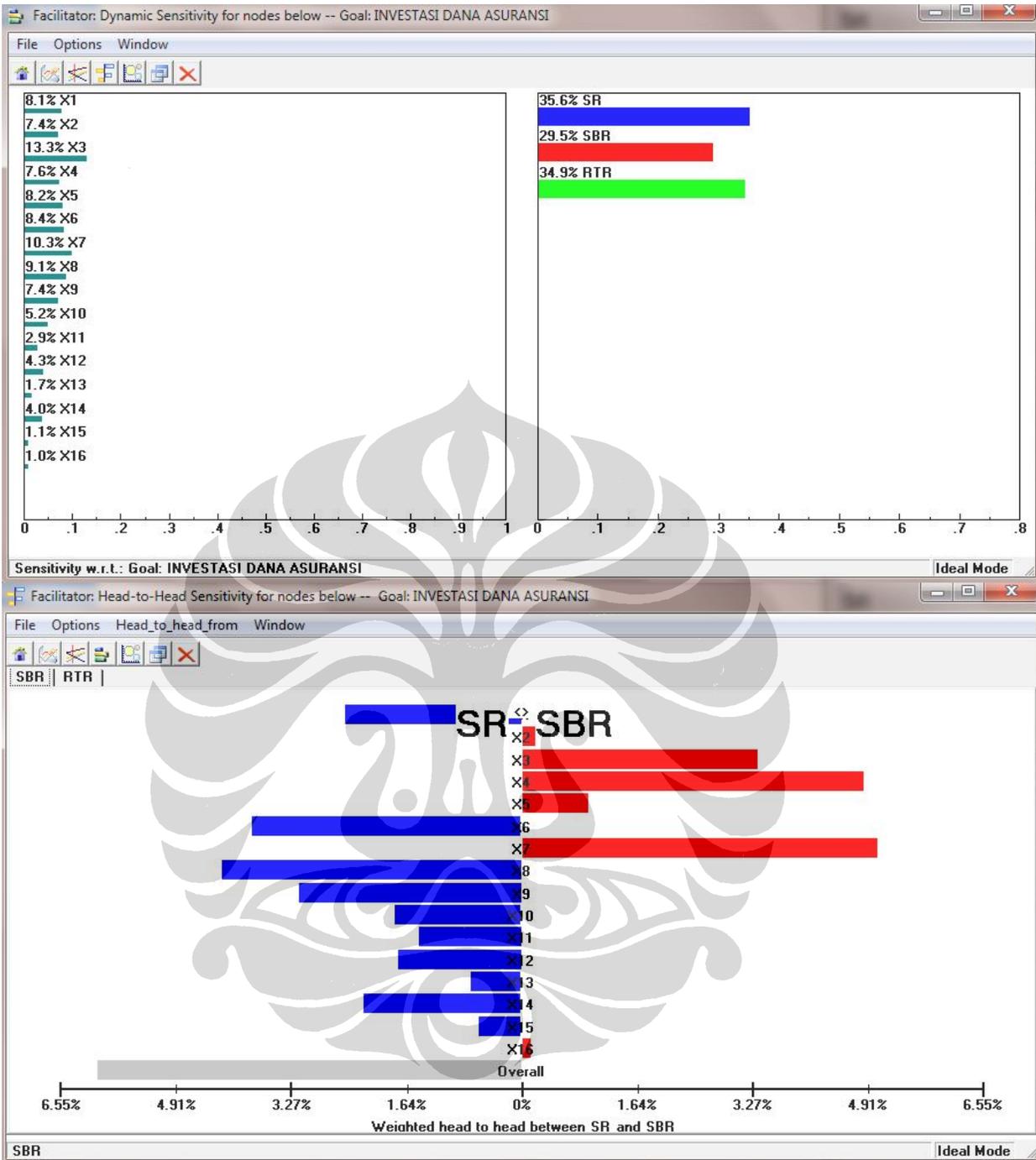
Model Name: MODEL-modif ristu

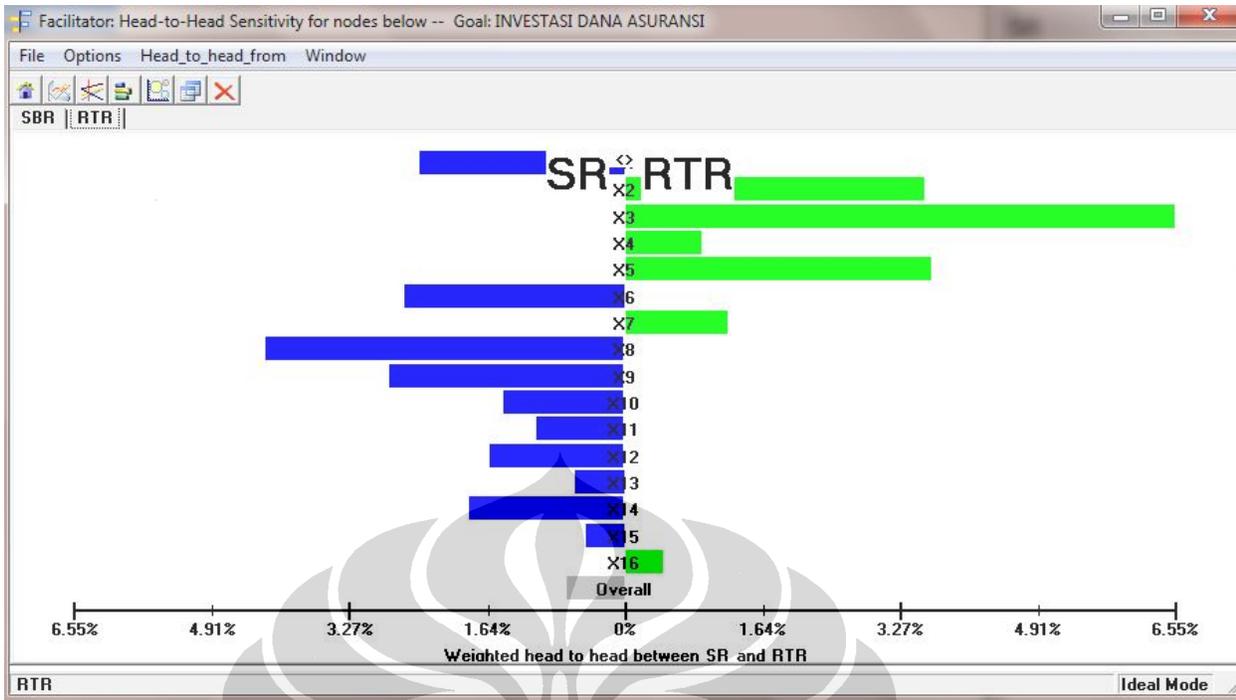
Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI



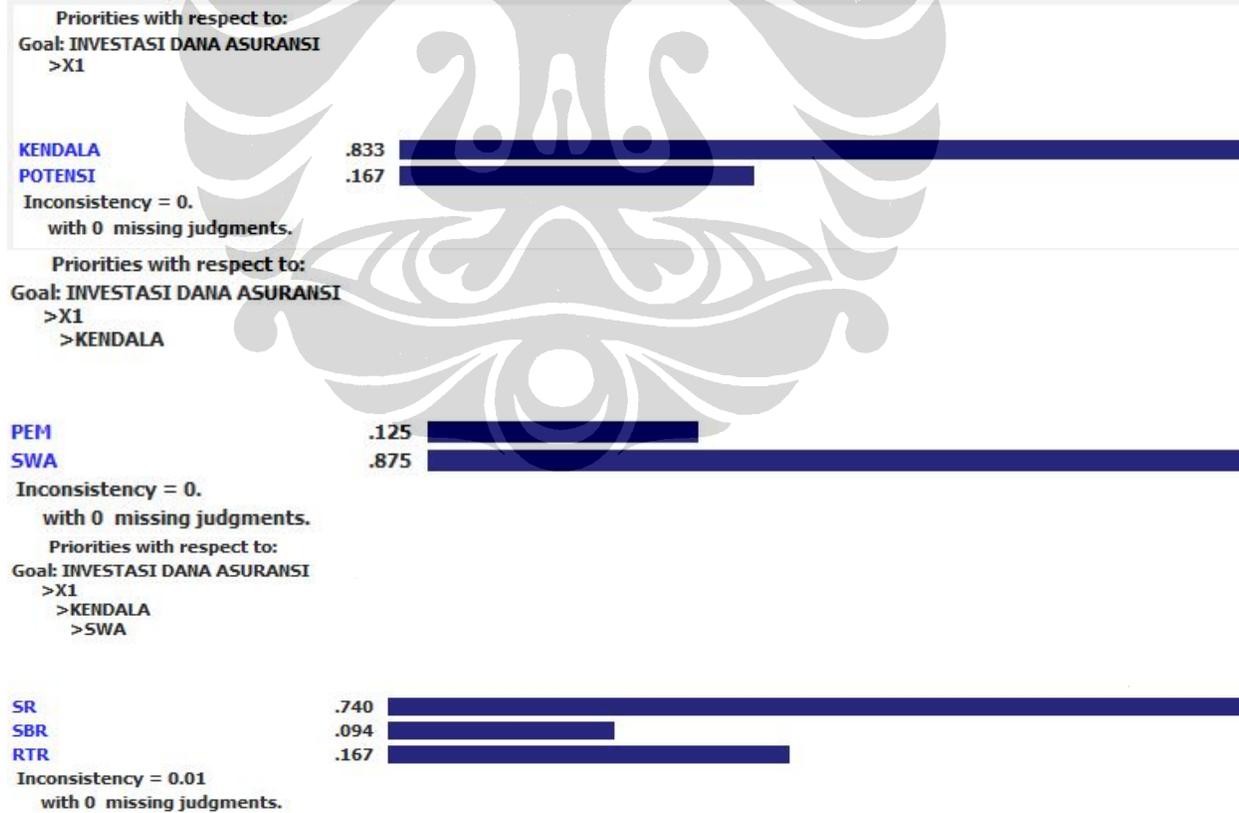
	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16
X1																
X2																
X3																
X4																
X5																
X6																
X7																
X8																
X9																
X10																
X11																
X12																
X13																
X14																
X15																
X16																







X1 Kemampuan Peminjam Dana dalam mengembalikan pinjaman



X2 Perubahan Tingkat Harga

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X2



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X2
 >POTENSI



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X2
 >POTENSI
 >SWA



Inconsistency = 0.02
 with 0 missing judgments.

X3 Perubahan Tingkat Bunga

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X3



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X3
 >KENDALA



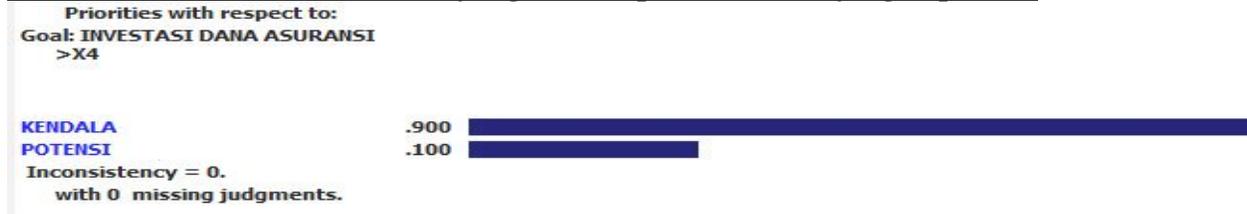
Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X3
 >KENDALA
 >PEM



Inconsistency = 0.03
 with 0 missing judgments.

X4 Portofolio Investasi Asuransi yang lebih kepada investasi jangka pendek



X5 Perubahan Aset Industri Asuransi



X6 Regulasi Asuransi yang belum jelas dalam pembiayaan infrastruktur

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X6



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.
 Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X6
 >KENDALA



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.
 Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X6
 >KENDALA
 >PEM



Inconsistency = 0.03
 with 0 missing judgments.

X7 Regulasi Pembatasan Investasi

Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X7



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.
 Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X7
 >KENDALA



Inconsistency = 0.
 with 0 missing judgments.
 Priorities with respect to:
 Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
 >X7
 >KENDALA
 >PEM



Inconsistency = 0.05
 with 0 missing judgments.

X8 Dana Asuransi lebih sebagai Alternatif Pembiayaan

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X8



Inconsistency = 0.

with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X8
>POTENSI



Inconsistency = 0.

with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X8
>POTENSI
>PEM



Inconsistency = 0.07

with 0 missing judgments.

X9 Kebijakan Pemerintah yang sering berubah

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X9



Inconsistency = 0.

with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X9
>KENDALA



Inconsistency = 0.

with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X9
>KENDALA
>PEM



Inconsistency = 0.03

with 0 missing judgments.

X10 Kenaikan Pajak

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X10

KENDALA	.833	
POTENSI	.167	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X10
>KENDALA

PEM	.857	
SWA	.143	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X10
>KENDALA
>PEM

SR	.785	
SBR	.129	
RTR	.085	

Inconsistency = 0.07
with 0 missing judgments.

X11 Tingkat Solvabilitas dan Likuiditas

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X11

KENDALA	.125	
POTENSI	.875	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X11
>POTENSI

PEM	.857	
SWA	.143	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X11
>POTENSI
>PEM

SR	.742	
SBR	.075	
RTR	.183	

Inconsistency = 0.04
with 0 missing judgments.

X12 Fleksibilitas Pembiayaan Proyek

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X12



Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X12
>POTENSI



Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X12
>POTENSI
>PEM



Inconsistency = 0.07
with 0 missing judgments.

X13 Lapse Rate

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X13



Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X13
>KENDALA



Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X13
>KENDALA
>PEM



Inconsistency = 0.05
with 0 missing judgments.

X14 Keterbatasan informasi investasi asuransi dalam proyek infrastruktur

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X14

KENDALA	.889	
POTENSI	.111	

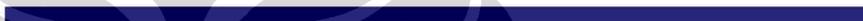
Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X14
>KENDALA

PEM	.875	
SWA	.125	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X14
>KENDALA
>PEM

SR	.758	
SBR	.091	
RTR	.151	

Inconsistency = 0.03
with 0 missing judgments.

X15 Pertumbuhan Ekonomi

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X15

KENDALA	.857	
POTENSI	.143	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X15
>KENDALA

PEM	.800	
SWA	.200	

Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X15
>KENDALA
>PEM

SR	.761	
SBR	.073	
RTR	.166	

Inconsistency = 0.07
with 0 missing judgments.

X16 Iklim Investasi yang tidak kondusif

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X16



Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X16
>KENDALA

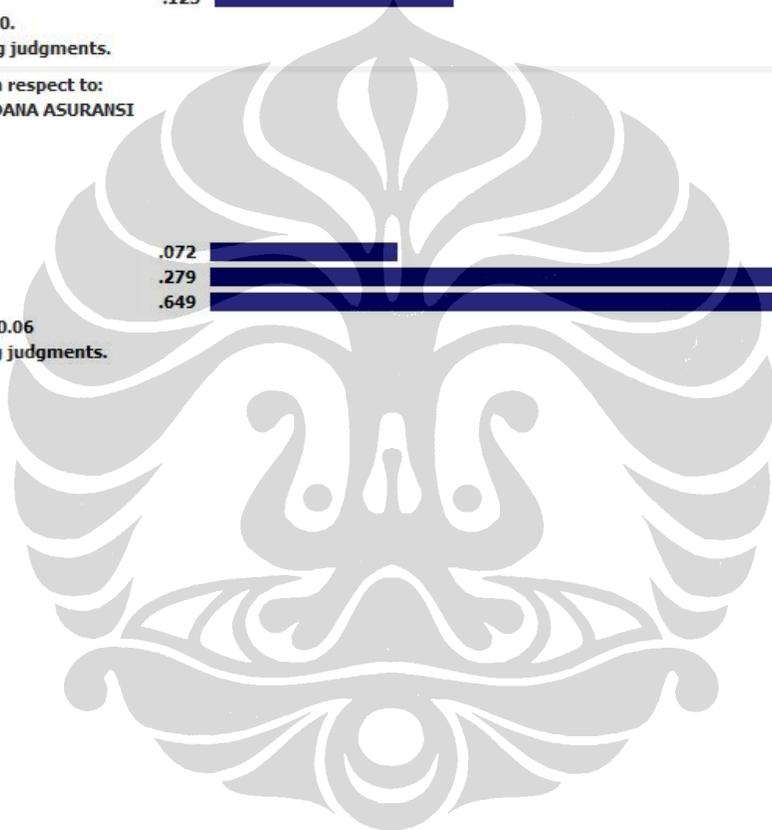


Inconsistency = 0.
with 0 missing judgments.

Priorities with respect to:
Goal: INVESTASI DANA ASURANSI
>X16
>KENDALA
>PEM



Inconsistency = 0.06
with 0 missing judgments.



LAMPIRAN 4

RISALAH SIDANG TESIS

Dengan ini dinyatakan bahwa pada :

Hari : Senin, 9 Juli 2012
 Jam : 16.00 WIB – selesai
 Tempat : Ruang Rapat LT.1, DTS

Telah berlangsung Ujian Tesis Semester Genap TA 2011/2012 Program Studi Teknik Sipil, Program Pendidikan Magister Bidang Ilmu Teknik Manajemen Infrastruktur, Fakultas Teknik Universitas Indonesia dengan peserta :

Nama : Ristu Bintoro
 NPM : 0906580104
 Judul Tesis : Analisis Investasi Dana Asuransi Sebagai Alternatif Pembiayaan Infrastruktur Melalui Kerjasama Pemerintah dengan Swasta

Dan dinyatakan harus menyelesaikan perbaikan tesis yang diminta oleh Dosen Penguji, yaitu :

Ketua Sidang Tesis : Prof. Dr. Ir. Yusuf Latief, MT

No.	Pertanyaan/Saran	Keterangan
1	Mengapa mahasiswa meneliti ini?	Dijelaskan pada saat sidang dan ada di Bab 1, subbab latar belakang, hal. 1 - hal.11
2	Struktur Penulisan Diperbaiki	Struktur Penulisan telah diperbaiki dengan memperhatikan kembali judul setiap bab, spasi, dan margin
3	Abstraksi dan Daftar Isi diperbaiki	Abstraksi sudah diperbaiki dengan ± 100 kata dan daftar isi telah diperbaiki sesuai catatan

Dosen Pembimbing I : M. Ali Berawi, M.Eng,Sc, Ph.D

No.	Pertanyaan/Saran	Keterangan
1	Hal 80 s/d 83 dipindahkan sebagai lampiran dan diganti dengan analisa pembahasan yang ada	Hal 80 s/d 83 telah dipindahkan menjadi lampiran tersendiri
2	Pembahasan lebih terperinci dan dibenchmarking dengan negara lain termasuk Cina, Australia, dan India	Telah disusun Bab tersendiri yaitu Bab IV Studi Acuan pada Hal 78

Dosen Pembimbing II : Prof.Dr.Ir. Suyono Dikun

No	Pertanyaan/Saran	Keterangan
1	Dana Asuransi yang tidak terpakai ±400 Triliun dapat digunakan untuk pembiayaan infrastruktur	Dana Asuransi sesuai dengan Karakter Jangka Panjang Proyek Infrastruktur
2	Rekomendasi dalam bentuk Policy Matrix tentang rencana penggunaan dana asuransi untuk infrastruktur	Telah disusun Policy Matrix dalam 3 tahun pada Hal 126 s/d 128

Anggota Penguji : Dr. Ir. Wahyu Utomo, MS

No	Pertanyaan/Saran	Keterangan
1	Hal 96, Table vs Grafik harus konsisten (termasuk satuan ukuran)	Sudah dilakukan Pembetulan pada Hal 96 s/d 102
2	Benchmarking Cina, India, dan Australia lebih detil	Telah disusun Bab tersendiri yaitu Bab IV Studi Acuan pada Hal 78
3	Saran & rekomendasi peraturan diperjelas dan diditilkan	Telah ditambahkan detail peraturan pada saran di Hal 131
4	Gambar Gap Kebutuhan pada Latar Belakang harus sesuai dengan Gambar Gap pada analisa	Sudah dilakukan revisi Gap Kebutuhan yang sesuai dengan analisa pada hal 8

Anggota Penguji : Ir. Jachrizal Sumabrata, Ph.D

No	Pertanyaan/Saran	Keterangan
1	Buat matrix benchmark dengan negara lain	Sudah disusun Matrix Benchmark pada hal 89
2	Responden lebih dijelaskan secara detil dan dijelaskan	Responden telah diijelaskan secara detail pada hal 93 s/d 94

Dr. Ir. Bambang Susantono, MSCE, MCP

No	Pertanyaan/Saran	Keterangan
1	Referensi untuk benchmarking dibuat bab tersendiri	Telah Dibuat dalam BAB IV dengan Judul Studi Acuan pada Hal 78

