

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara ekonomi terbesar ke-16 di tahun 2015 dengan nilai Produk Domestik Bruto (PDB) mencapai USD 861,9 Milyar. Perkembangannya ditahun 2018, Indonesia masih menempati urutan ke-16 dengan nilai PDB mencapai USD 1,042 Trillion dan di tahun 2019 menurut data *International Monetary Fund* (IMF) Indonesia masih berada di urutan ke-16 dengan nilai PDB sebesar USD 1,21 Trillion. Bahkan menurut Badan Pusat Statistik (BPS) rata-rata pendapatan orang Indonesia per tahun atau pendapatan per kapita mencapai 3.927 dollar AS atau sekitar Rp 56 juta pada tahun 2018. Angka pendapatan tersebut naik dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya 3.876 dollar AS atau Rp 51,9 juta per tahun. Hal ini mengantar Indonesia naik peringkat ke kelompok negara dengan pendapatan menengah ke atas (*upper-middle income*) menurut versi Bank Dunia. Pemerintah Indonesia telah merencanakan untuk masuk ke dalam negara kategori *high income country* pada tahun 2025, (Indopremier.com, 2018)

Menurut Darmin Nasution saat menjabat sebagai Menteri Koordinator Bidang Perekonomian (2019), Indonesia harus terlebih dahulu keluar dari kategori negara berpenghasilan menengah sebelum tahun 2045 untuk menghindari *middle income trap* Maulana (2021). Agar terlepas dari *middle income trap*, maka Pemerintah menargetkan rata-rata pertumbuhan ekonomi per tahun mencapai 5-7% pada tahun 2025. Untuk itu salah satu capaian yang harus dilakukan Pemerintah terus mengupayakan pemenuhan ketersediaan infrastruktur melalui peningkatan alokasi anggaran dari tahun ke tahun (Aswanto & Wibowo, 2022).

Penyediaan infrastruktur yang berkualitas dan memadai sudah merupakan tanggung jawab pemerintah demi mewujudkan kesejahteraan umum. Ketersediaan infrastuktur yang berkualitas dan memadai berperan penting dalam menentukan produktivitas pembangunan ekonomi suatu negara serta kualitas hidup Masyarakat (Wibowo, 2006). *World Bank* memperkirakan bahwa setiap 1% kenaikan investasi pada proyek infrastruktur berasosiasi dengan 1% kenaikan Produk Domestik Bruto (Akhmadi *et al.*, 2022).

Ketersediaan jalan raya, jalan kereta api, dermaga, lapangan terbang, perumahan atau gedung dan sejenisnya merupakan bagian dari infrastuktur. Pemerataan pembangunan infrastuktur terkait pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 melalui pembangunan jalan baru 1.646,6 Mil, jalan tol 621,3 Mil, rel kereta api 2.024,42 Mil, pembangkit listrik 35.000 MW, 15 bandara, 163 pelabuhan, 49 bendungan, dan system irigasi 1.000.000 ha. Peningkatan laju pertumbuhan ekonomi dan sosial dalam infrastuktur mampu meningkatkan keberhasilan dan keberdayagunaan produksi yang dihasilkan dalam suatu negara. Dengan adanya peningkatan kapasitas infrastuktur dalam suatu negara mampu menekan biaya produksi dan mempercepat proses produksi dan distribusi dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan sosial yang dilakukan oleh para agen ekonomi Yesnat & Syathi (2022). Pemenuhan infrastuktur juga sangat penting untuk menjamin kemajuan dan kemandirian bangsa, sehingga meningkatkan daya saing Indonesia di kancah dunia (Kadang, 2022).

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyatakan stok infrastuktur Indonesia terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) masih jauh dari standar internasional. Berdasarkan data Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPPENAS) tahun 2019 tercatat, stok infrastuktur Indonesia terhadap PDB meningkat dari 35% pada tahun 2015 menjadi 43% di awal tahun 2019. Namun angka tersebut masih jauh dari rata-rata stok infrastuktur di negara-negara lainnya mencapai 70%, (Maulana, 2021).

Namun, paradigma baru pun muncul dalam pendanaan infrastuktur APBN/APBD yang dijadikan sebagai sumberdaya terakhir (*last resource*). Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024, kebutuhan pendanaan infrastuktur sebesar Rp6.445 triliun, yang meningkat dari kurun waktu lima tahun sebelumnya yang mencapai Rp5.519 triliun, Dari Rp6.445 triliun, kemampuan Pemerintah dalam mendanai proyek infrastuktur hanya sebesar Rp2.385 triliun atau sekitar 37% dari total kebutuhan yang terdiri dari APBN dan APBD, sehingga ada kesenjangan pendanaan yang signifikan yaitu sekitar 63%. Untuk itu pemerintah harus mencari alternatif pembiayaan

infrastruktur non-APBN untuk menjaga kesinambungan fiskal dan juga harus mempertimbangkan pertumbuhan utang pemerintah yang dapat mempengaruhi keseimbangan fiskal Aswanto & Wibowo, (2022). Pemerintah mengharapkan kesenjangan pendanaan sebesar Rp 4.059 Triliun tersebut dapat ditutup oleh badan usaha milik negara dan daerah (21%) dan badan usaha milik swasta (42%) (Wibowo & Zuna, 2024).

Kementerian Keuangan Republik Indonesia pada tahun 2024, alokasi anggaran infrastruktur dalam Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (RAPBN) 2024 mencapai Rp 422,7 triliun, yang menandai tingkat tertinggi dalam kurun waktu lebih dari lima tahun terakhir. Pencapaian ini tidak hanya mencerminkan komitmen pemerintah dalam memperkuat basis perekonomian nasional, tetapi juga menunjukkan arah kebijakan fiskal yang bersifat ekspansif dan *pro-growth*. Anggaran yang dialokasikan secara signifikan ini bertujuan untuk mempercepat penyelesaian proyek-proyek strategis nasional, meningkatkan kualitas dan jangkauan layanan publik, serta memperkuat konektivitas antarwilayah sebagai bagian dari upaya pemerataan pembangunan (Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2024)

Selain itu, kebijakan ini menjadi instrumen penting dalam mendukung pemulihan ekonomi pascapandemi COVID-19 melalui penciptaan lapangan kerja, peningkatan daya saing industri, dan penguatan kapasitas infrastruktur penunjang aktivitas ekonomi. Langkah ini juga sejalan dengan visi pembangunan jangka panjang pemerintah yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dan agenda Indonesia Maju, yang menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu pilar utama dalam menciptakan pertumbuhan ekonomi yang inklusif, berkelanjutan, dan berdaya saing tinggi di tingkat regional maupun global. (Meilani, 2024).

Pemerintah Indonesia melalui RAPBN 2024 menetapkan anggaran infrastruktur sebesar Rp 422,7 triliun, mengalami peningkatan sekitar 5,8% dibandingkan realisasi tahun 2023 yang berada pada kisaran Rp 392 triliun. Peningkatan ini mencerminkan strategi fiskal pemerintah yang lebih ekspansif dalam memperkuat konektivitas nasional, meningkatkan layanan publik, dan mendukung pembangunan wilayah strategis, termasuk Ibu Kota Nusantara (IKN).

Alokasi dana tersebut dibagi ke dalam beberapa pos utama, yaitu Rp 213,7 triliun untuk Kementerian/Lembaga yang meliputi pembangunan jalan daerah, fasilitas pendidikan dan kesehatan, renovasi stadion, serta proyek-proyek prioritas nasional. Rp 20,3 triliun untuk infrastruktur daerah, Daerah Otonomi Baru (DOB), dan skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Rp 94,8 triliun melalui Dana Alokasi Khusus (DAK) fisik dan Dana Alokasi Umum (DAU) sektor pekerjaan umum, serta Rp 93,9 triliun sebagai Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada BUMN sektor infrastruktur untuk memperkuat restrukturisasi dan efisiensi operasional (Nurdifa, 2023).

Pemerintah mengalokasikan Rp 45,7 triliun secara khusus untuk Proyek Strategis Nasional (PSN) yang mencakup pembangunan *double track* kereta api, bendungan irigasi, dan jalan tol. Tren pembangunan infrastruktur sejak 2015 hingga 2022 menunjukkan progres signifikan dengan total investasi sebesar Rp 2.778 triliun, yang menghasilkan peningkatan panjang jalan tol nasional dari 802 km menjadi 2.687 km serta kapasitas pembangkit listrik yang naik 60%, dari 53 GW menjadi 81,2 GW. Fenomena ini mengindikasikan bahwa pembangunan infrastruktur tidak hanya difokuskan pada pembangunan fisik semata, melainkan juga pada peningkatan daya saing ekonomi dan pemerataan pembangunan antarwilayah (Nurdifa, 2023).

Berikut data alokasi anggaran Pemerintah untuk pembangunan Infrastruktur dari tahun 2015 – 2024:



Sumber : Kementreian Keuangan Republik Indonesia, (2024)

Gambar 1.1 Alokasi Anggaran Infrastruktur dari APBN Tahun 2015-2024

Salah satu alternatif pembiayaan yang dilakukan adalah melibatkan pihak swasta dalam Pembangunan infrastruktur melalui skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) atau yang lebih dikenal dengan istilah *Public-Private Partnertship* (PPP). KPBU merupakan kerja sama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya badan usaha dengan memperhatikan pembagian risiko di antara pihak Palupie & Yuniarto, (2016). Kerja sama pemerintah dengan Badan Usaha dalam skema KPBU berdasarkan kesepakatan jangka Panjang dalam merancang, merencanakan, membiayai, membangun, dan mengoperasikan untuk meyediakan layanan serta memelihara infrastruktur yang diperlukan untuk pengembangan layanan tersebut. Prinsip inti KPBU adalah untuk mencapai nilai terbaik atas uang yang diinvestasikan dan pembagian risiko antara pihak-pihak yang terlibat (Kadang, 2022).

Berbeda dengan pengadaan barang dan jasa secara konvensional, pengadaan infrastruktur melalui KPBU menghimpun seluruh komponen layanan infrastruktur dalam satu kontrak kerja sama. Selain itu, dengan KPBU terdapat ruang bagi badan usaha untuk melakukan inovasi baik dalam pembangunan infrastruktur maupun inovasi untuk mendorong efisiensi dalam pemberian layanan dan pembagian risiko antara Pemerintah dan badan usaha. KPBU juga menciptakan nilai tambah yang baik dari Pemerintah, swasta, dan Masyarakat sebagai pengguna (Adam *et al.*, 2023). Perbedaan antara skema konvensional dengan KPBU dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 1.1 Perbedaan Pembiayaan Skema Konvensional dengan KPBU

No	Skema Konvensional	Skema KPS
1	Ketidakkonsistenan dari perencanaan, desain konstruksi hingga pemeliharaan	Kelanjutan pelaksanaan sebagaimana yang diuraikan dalam kontrak jangka panjang
2	Penundaan Implementasi	Risiko implementasi proyek minimal
3	Tidak menilai aspek risiko	Studi Aspek Risiko
4	Risiko ditanggung 100% oleh pemerintah	Pembagian risiko
5	Pendanaan proyek sesuai nilai kontrak	Kemungkinan untuk infrastruktur lainnya

Sumber : Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015

KPBU saat ini dijadikan arus utama pemerintah dalam proses pengembangan alternatif atau *creative financing* dalam penyediaan infrastruktur. Konsep Kerjasama pemerintah dengan badan usaha sebenarnya sudah ada sejak lama, tepatnya dimulai saat Pembangunan proyek Jalan Tol Jakarta-Bogor-Ciawi Dimana pengaturannya saat itu belum jelas. Barulah pada tahun 1998 lewat Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 Tahun 1998 Tentang Kerjasama Pemerintah Dan Badan Usaha Swasta Dalam Pembangunan dan atau Pengelolaan Infrastruktur yang terus berkembang dan hingga saat ini dipayungi oleh Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur. Di 1-2 tahun setelahnya, pemerintah terus mensosialisasikan skema KPBU kepada Kementerian/Lembaga dan Kepala Daerah sebagai salah satu skema penyediaan infrastruktur dan upaya pemenuhan layanan kepada masyarakat. Di akhir tahun 2018 pemerintah telah menyelenggarakan proyek KPBU dengan jumlah lebih dari 40 proyek, baik yang masih ditahap perencanaan, sedang tahap penyiapan dan transaksi serta proyek yang sudah ada pemenangnya dan sedang konstruksi % (Maulana, 2021).

Mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 260/PMK.011/2010 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Penjaminan Infrastruktur Dalam Proyek Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha terdapat 19 jenis sektor infrastruktur yang menerapkan skema KPBU dalam Pembangunan proyek diantaranya pada konektivitas (transportasi, jalan, ketenagalistrikan, migas dan EBT, konversi energi, telekomunikasi dan informatika), fasilitas perkotaan (air minum, pengelolaan limbah setempat, pengelolaan limbah terpusat, perumahan rakyat, pengelolaan sampah, sumber daya air dan irigasi, dan fasilitas perkotaan), dan fasilitas social (pariwisata, fasilitas pendidikan, lembaga pemasyarakatan, sarana olahraga, kesenian dan budaya, kawasan technopark, dan kesehatan) (Aulia & Mubarrok, 2023).

Dalam KPBU terdapat 2 metode pembayaran pemerintah kepada badan usaha yaitu pembayaran dengan metode ketersediaan layanan atau *Availability Payment* (AP) dan pembayaran pengguna layanan. Pembayaran melalui skema AP merupakan pembayaran atas pekerjaan infrastruktur yang bersifat pelayanan

publik dimana pemerintah tidak mengenakan tarif langsung kepada masyarakat atas pemanfaatan infrastruktur tersebut, contohnya adalah pekerjaan pembuatan jalan non tol sehingga pembayaran kepada badan usaha atas pekerjaan infrastruktur tersebut dibayarkan langsung oleh pemerintah. Sedangkan metode pembayaran pengguna layanan merupakan skema pembayaran atas pekerjaan infrastruktur yang memiliki tarif apabila digunakan masyarakat contohnya adalah jalan tol sehingga atas pekerjaan infrastruktur tersebut badan usaha memperoleh pembayaran yang berasal dari tarif tol yang ditentukan oleh pemerintah (Yusuf & Wibowo, 2024).

Saat ini mayoritas KPBU diimplementasikan dengan membuat sebuah entitas baru dalam bentuk anak Perusahaan yang dikenal dengan nama *Special Project Vehicle* (SPV). Untuk melaksanakan proyek KPBU, perusahaan membutuhkan modal kerja dari pihak ketiga. Dengan membuat SPV dapat menghindarkan perusahaan untuk meningkatkan *gearing ratio* (*debt to capital ratio*). Karena *gearing ratio* yang tinggi tidak selalu berarti baik bagi lembaga pembiayaan. Penggunaan SPV bertujuan untuk mencegah bank mencapai batas maksimum pinjaman, karena SPV diperlakukan sebagai entitas yang berbeda dari perusahaan induknya, sehingga jika terjadi kegagalan proyek, hanya aset SPV yang dijamin dan aset perusahaan induk tidak terganggu. Perusahaan dapat terhindar dari risiko kebangkrutan jika proyek gagal karena bank hanya memiliki perlindungan terhadap SPV. Bank juga bisa lebih fokus karena pinjaman ke perusahaan dilakukan hanya untuk satu proyek (Maulana, 2021).

Perkembangan ekonomi dan keuangan syariah di Indonesia terus mengalami peningkatan dari tahun 2018. *Global Islamic Economy Indicator Score* menempatkan Indonesia di peringkat tiga dunia. Diharapkan sektor ekonomi syariah dapat berkontribusi secara signifikan dalam pembangunan infrastruktur di tanah air (Wirdayanti & Nidar, 2024).

Salah satu langkah strategis dalam mengoptimalkan kontribusi tersebut adalah melalui penerapan Skema Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) berbasis syariah pada proyek infrastruktur berdasarkan Ketersediaan Layanan (*Availability Payment*). Skema ini memungkinkan pemerintah dan sektor

swasta untuk berkolaborasi dalam penyediaan layanan publik dengan menekankan pada keadilan, transparansi, serta penghindaran unsur riba dan gharar.

Salah satu contoh proyek KPBU yang sudah dilakukan oleh pemerintah adalah Proyek Preservasi Jalan Nasional Lintas Timur Sumatera di Provinsi Riau, bekerja sama dengan PT Adhi Karya (Persero) Tbk. melalui SPV PT Adhi Jalintim Riau. Proyek ini memiliki masa konsesi selama 15 tahun dengan rincian 3 tahun untuk masa konstruksi dan 12 tahun masa layanan dengan skema *Availability Payment* sebesar Rp. 1.603.887.272.274,- selama 12 tahun. Proyek ini menggunakan skema pendanaan modal kerja sebesar 20% dibiayai dari modal sendiri (*equity*) dan sebesar 80% diperoleh dari pembiayaan syariah.

Optimalisasi kontribusi pembiayaan melalui skema syariah merupakan strategi penting dalam memperkuat peran sektor keuangan syariah terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Skema pembiayaan syariah, yang berlandaskan prinsip-prinsip keadilan, kemitraan, dan keberlanjutan, mampu menyediakan alternatif pembiayaan yang lebih inklusif, terutama bagi segmen masyarakat yang belum terlayani secara optimal oleh sistem keuangan konvensional. Optimalisasi ini dapat diwujudkan melalui perluasan basis pembiayaan pada sektor-sektor produktif seperti infrastruktur, industri manufaktur, pertanian, dan UMKM, dengan memanfaatkan berbagai akad syariah seperti mudharabah, musyarakah, ijarah, maupun murabahah yang disesuaikan dengan kebutuhan proyek.

Peningkatan literasi keuangan syariah dan penguatan regulasi yang akomodatif dari otoritas terkait, seperti Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dan Bank Indonesia, menjadi prasyarat penting untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dan investor dalam ekosistem keuangan syariah. Dalam konteks pembangunan nasional, optimalisasi pembiayaan syariah juga berperan sebagai katalis untuk mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDGs*) melalui proyek-proyek yang memiliki nilai sosial dan ekonomi sekaligus. Dukungan teknologi digital, inovasi produk pembiayaan, serta kemitraan antara lembaga keuangan syariah dan pemerintah dapat semakin memperluas jangkauan serta efektivitas skema ini, sehingga kontribusinya terhadap pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan dapat dimaksimalkan (Otoritas Jasa Keuangan (OJK), 2023).

Pembiayaan syariah dan pembiayaan konvensional memiliki perbedaan mendasar baik secara prinsip, mekanisme, maupun implikasinya terhadap stabilitas ekonomi dan pemerataan kesejahteraan. Skema pembiayaan syariah berlandaskan pada prinsip bagi hasil (*profit and loss sharing*), keadilan ('adl), dan larangan riba, gharar (ketidakjelasan), serta maysir (spekulasi), sebagaimana diatur dalam Al-Qur'an, Hadis, dan Fatwa DSN-MUI (Dewan Syariah Nasional–Majelis Ulama Indonesia). Dalam mekanisme ini, risiko dan keuntungan dibagi secara proporsional antara pemberi dan penerima pembiayaan, sehingga menciptakan hubungan kemitraan yang seimbang (Antonio, 2001a).

Pembiayaan non-syariah (konvensional) pada umumnya menggunakan skema berbasis bunga (*interest-based lending*), di mana kreditur memperoleh imbal hasil tetap tanpa memperhitungkan kinerja usaha debitur. Hal ini dapat menimbulkan ketidakseimbangan distribusi risiko, karena seluruh risiko usaha ditanggung oleh debitur, sedangkan kreditur tetap memperoleh keuntungan. Kondisi tersebut berpotensi meningkatkan tekanan finansial pada pihak peminjam, terutama pada periode ketidakstabilan ekonomi, dan berimplikasi pada tingginya risiko gagal bayar (*default risk*), (Siddiqi, 2006).

Konsep pembiayaan syariah mendapatkan dukungan yang kuat baik dari perspektif normatif maupun empiris. Secara normatif, sistem ini berlandaskan pada prinsip-prinsip syariah yang bersumber dari Al-Qur'an, Sunnah, dan ijma' ulama, yang mengedepankan keadilan ('adl), kemaslahatan (maslahah), serta larangan praktik yang merugikan (riba, gharar, maysir). Dari sudut pandang pembangunan sosial-ekonomi, Bank Indonesia (2023) menegaskan bahwa sistem pembiayaan syariah sejalan dengan *Sustainable Development Goals* (SDGs), khususnya dalam tujuan mengurangi ketimpangan dan mendukung pertumbuhan ekonomi inklusif. Hal ini dikarenakan prinsip syariah mendorong distribusi keuntungan yang lebih merata, menghindari eksploitasi, serta memprioritaskan pembiayaan pada sektor-sektor produktif yang memberikan dampak nyata bagi masyarakat (Bank Indonesia, 2023).

Skema pembiayaan non-syariah (konvensional) memiliki sejumlah kelemahan mendasar yang berdampak pada stabilitas sistem keuangan global. Salah satu kelemahan utama adalah ketergantungannya pada sistem berbasis

bunga (*interest-based lending*) yang membebankan kewajiban pembayaran tetap kepada debitur tanpa mempertimbangkan kinerja atau hasil usaha. Model ini memicu praktik spekulatif dan *overleveraging* yang terbukti menjadi salah satu penyebab instabilitas finansial, seperti yang terjadi pada krisis global 2008 dan berbagai gejolak ekonomi berikutnya. Sistem konvensional juga kerap mengalami fragmentasi akibat pertumbuhan lembaga keuangan *non-bank* seperti *hedge fund* dan dana pensiun yang beroperasi di luar pengawasan regulasi ketat (International Monetary Fund, 2025).

Skema pembiayaan syariah juga menghadapi tantangan ketika dibandingkan dengan sistem konvensional. Prinsip *profit-loss sharing* (PLS) yang menjadi salah satu pilar utama keuangan syariah kerap sulit diimplementasikan secara optimal karena sifatnya yang bergantung pada kinerja usaha dan tidak selalu sesuai dengan tenor investasi. Keterbatasan instrumen likuid dalam pasar uang syariah mengakibatkan bank syariah sering menahan dana dalam bentuk aset tidak produktif, atau bahkan menempatkannya pada instrumen konvensional atas dasar “darurat” (Islamic Financial Services Board (IFSB), 2024).

Penelitian-penelitian sebelumnya tentang pembiayaan syariah dan skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT) telah didukung oleh Sulistyowarno *et al.*, (2024) dan Yusuf & Wibowo (2024) yang menyimpulkan bahwa penerapan skema IMBT dalam proyek infrastruktur non-tol di Indonesia berhasil meningkatkan kolaborasi antara lembaga pemerintah, badan usaha, dan lembaga keuangan dengan memperhatikan prinsip tata kelola kolaboratif. Penggunaan IMBT memberikan keunggulan dalam pengelolaan risiko, transparansi, dan manfaat ekonomi, serta mendukung keberlanjutan proyek. Selain itu, keberhasilan implementasi didukung oleh faktor utama seperti kejelasan mekanisme kontrak, komitmen semua pihak, dan lingkungan regulasi yang kondusif, sehingga memperkuat posisi IMBT sebagai skema pembiayaan yang potensial dalam kerangka kemitraan publik-swasta. Pada tahun 2024, Otoritas Jasa Keuangan (OJK) telah menerbitkan sejumlah regulasi penting yang memperkuat tata kelola sistem keuangan syariah yaitu Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2024 Tentang Penerapan Tata Kelola Syariah Bagi Bank Umum Syariah Dan Unit Usaha Syariah, termasuk peningkatan kewenangan

dan peran Dewan Pengawas Syariah (DPS), implementasi fungsi kepatuhan syariah, manajemen risiko syariah, audit internal syariah, hingga mekanisme pelaporan dan kaji ulang eksternal. Studi empiris pada bank syariah Indonesia menunjukkan bahwa penerapan tata kelola syariah yang kuat, khususnya keberadaan DPS berkontribusi dalam menekan tingkat pembiayaan bermasalah (NPF) dari akad-akad seperti murabahah, mudharabah, dan musyarakah (Shabihah *et al.*, 2025).

Pembiayaan syariah dengan skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT) yang merupakan turunan dari skema pembiayaan yang menggabungkan antara akad jual beli dengan akad sewa-menyewa hadir menjadi alternatif pembiayaan infrastruktur yang efektif, efisien, dan *feasible* pada proyek-proyek infrastruktur yang menggunakan skema KPBU Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha *Availability Payment* (KPBU-AP).

Berdasarkan uraian diatas maka penulis akan melakukan penelitian dengan judul **“Penerapan Skema Pembiayaan *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT) Pada Proyek Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha (Studi Kasus Proyek Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera Di Provinsi Riau oleh PT. Adhi Jalintim Riau)”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana perbedaan pembiayaan proyek infrastruktur KPBU dengan menggunakan skema pembiayaan konvensional dan pembiayaan syariah?
2. Bagaimana skema pembiayaan syariah dengan skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT) menjadi inovasi penerapan creative financing Pada Proyek Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha *Availability Payment* (KPBU-AP) Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera Di Provinsi Riau yang dijalankan pada PT Adhi Jalintim Riau?
3. Bagaimana peranan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) dalam kerangka *Collaborative Governance* terhadap skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT)?
4. Bagaimana implementasi dan realisasi pelaksanaan pembiayaan skema

Ijarah Muntahiyah Bittamlik (IMBT) pada proyek Proyek Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha Availability Payment (KPBU-AP) Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera Di Provinsi Riau oleh PT Adhi Jalintim Riau?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan perumusan masalah, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk menganalisis perbedaan pembiayaan proyek infrastruktur KPBU dengan menggunakan skema pembiayaan konvensional dan pembiayaan syariah.
2. Untuk menganalisis skema pembiayaan syariah dengan skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT) menjadi inovasi penerapan *creative financing* Pada Proyek Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha Availability Payment (KPBU-AP) Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera Di Provinsi Riau yang dijalankan pada PT Adhi Jalintim Riau.
3. Untuk menganalisis peranan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) dalam kerangka *Collaborative Governance* terhadap skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT).
4. Untuk menganalisis implementasi dan realisasi pelaksanaan pembiayaan skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT) pada proyek Proyek Kerja Sama Pemerintah Dan Badan Usaha Availability Payment (KPBU-AP) Preservasi Jalan Lintas Timur Sumatera Di Provinsi Riau oleh PT Adhi Jalintim Riau.

2. Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Kegunaan Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi bagi akademisi sebagai referensi ilmiah dalam pengembangan kajian di bidang keuangan syariah, khususnya terkait penerapan skema *Ijarah Muntahiyah Bittamlik* (IMBT)

pada proyek Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha dengan mekanisme Availability Payment (KPBU-AP).

2. Penelitian ini dapat memperkaya literatur mengenai integrasi konsep pembiayaan syariah dalam proyek infrastruktur publik, serta menjadi dasar bagi penelitian selanjutnya dalam menganalisis efektivitas, risiko, dan implementasi model pembiayaan syariah pada sektor konstruksi dan transportasi di Indonesia.

b. Kegunaan Praktisi

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dan saran terkait pendanaan proyek KPBU-AP dengan skema pembiayaan syariah, guna mengoptimalkan nilai perusahaan.
2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan terkait manfaat pendanaan proyek KPBU-AP dengan skema pembiayaan syariah dan proyek infrastruktur lainnya, guna mengoptimalkan nilai perusahaan.
3. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan terkait skema pendanaan proyek KPBU-AP dan proyek infrastruktur lainnya dalam penyediaan produk pembiayaan.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Agar penulisan laporan ini lebih terarah dan berjalan dengan baik, maka perlu dibuat suatu batasan masalah. Berdasarkan perumusan masalah dan tujuan penelitian, maka penulis membatasi data-data penelitian pada skema pembiayaan proyek di PT Adhi Jalintim Riau, sedangkan faktor lain tidak diteliti dalam penelitian ini.