



Tinjauan Hukum Kerugian Badan Usaha Milik Negara Akibat Penugasan Pengusahaan Jalan Tol Dari Pemerintah

Rian Hari Anggoro ^{a,1}, Yusuf Hidayat ^{b,2}, Sadino ^{c,3}

^a Fakultas Hukum Universitas Al-Azhar Indonesia, Indonesia

^b Fakultas Hukum Universitas Al-Azhar Indonesia, Indonesia

^c Fakultas Hukum Universitas Al-Azhar Indonesia, Indonesia

¹rianhanggoro@gmail.com, ²yusuphidayat0406@gmail.com, ³sadinob@gmail.com

*email korespondensi : rianhanggoro@gmail.com

INFORMASI ARTIKEL

Sejarah Artikel

Diserahkan
2023-08-23
Diterima
2023-10-22
Dipublikasikan
2023-10-27

Keywords:

Assignment;
Compensation;
Toll Road

ABSTRAK

Toll road infrastructure on the island of Sumatra is one of the priority infrastructures for development. Because the project is economically viable but not financially viable, the government is carrying out toll road concessions through an assignment to PT Hutama Karya (Persero). Because of that, this assignment will burden, or even harm the company. The government should guarantee the assignment project, both in terms of profits and loans, so the company still profits. The purpose of this research is to find out the legal basis regarding government assignments for infrastructure development and the compensation for state-owned companies and to see whether the legal basis is by the toll road concession business process. The method used in this research is normative legal research. The approach taken is conceptual juridical, by examining the concept of the feasibility of investing in toll road concessions, the flow of fresh fund injections from the government for SOEs, and laws and regulations related to government assignments to SOEs. The results of this study indicate that the existing law is not in accordance with the toll road concession business conditions. In the regulations governing compensation for losses due to assignments, the conditions for losses have not been explained, and in legal practice, it is still deemed appropriate for assignments to provide public goods, such as electricity and fuel. Thus, there is a need for adjustments to regulations or maybe new regulations that explain procedures or guidelines for this case.



This is an open-access article under the [CC-BY 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) license.

1. PENDAHULUAN

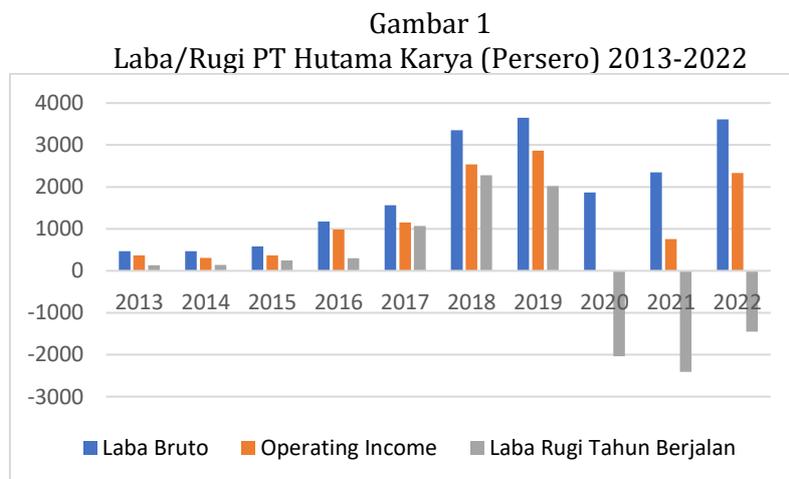
Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu pilihan strategis dalam rangka mempercepat pertumbuhan dan pemerataan ekonomi Indonesia. Hal ini tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025, dimana salah satu Misi Pembangunan Nasional adalah mewujudkan bangsa yang berdaya saing, yang dilakukan melalui pembangunan infrastruktur yang maju dan memperkuat perekonomian domestik berbasis keunggulan setiap wilayah menuju keunggulan kompetitif dengan membangun keterkaitan sistem produksi, distribusi, dan pelayanan termasuk pelayanan jasa dalam negeri.

Salah satu pembangunan infrastruktur untuk memperkuat perekonomian wilayah yang menjadi perhatian adalah pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Pulau Sumatera memiliki

beragam potensi alam dan komoditas yang melimpah mulai dari karet, sawit, kopi, minyak bumi, batu bara serta gas bumi dihasilkan di pulau ini. Pulau Sumatera merupakan kontributor PDB terbesar kedua setelah Pulau Jawa sebesar 21,7%¹ dengan besaran PDRB mencapai Rp2.375,8 Triliun². Melihat pentingnya pengembangan ekonomi Pulau Sumatera, Pemerintah merasa perlu untuk mempercepat Pembangunan jalan tol di Sumatera yang layak secara ekonomi namun belum layak secara finansial. Disebabkan ruas jalan tol layak secara ekonomi namun belum layak secara finansial, perusahaan jalan tol harus dilakukan oleh pemerintah.

Melalui Perpres No. 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera sebagaimana telah diubah dengan Perpres No. 131 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera, percepatan pembangunan tersebut dilakukan melalui perusahaan oleh pemerintah yang pelaksanaannya ditugaskan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yakni PT Hutama Karya (Persero). Hutama Karya (Persero) adalah Perusahaan konstruksi dan investasi nasional yang 100% kepemilikan sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Republik Indonesia, melalui Kementerian Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) selaku Kuasa Pemegang Saham.

Pada tahun 2023, kondisi BUMN konstruksi yang di dalamnya terdapat PT Hutama Karya (Persero), sedang mengalami kerugian. Berdasarkan ikhtisar laporan keuangan, PT Hutama Karya mengalami kerugian bersih dari tahun 2020 sampai dengan tahun 2022³. Dimana kerugian PT. Hutama Karya (Persero) ini dapat dikatakan cukup besar, dan terdapat indikasi salah satu kontributor kerugian perusahaan adalah disebabkan oleh penugasan pembangunan dan perusahaan Jalan Tol Trans Sumatera.



Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Hutama Karya (Persero)

Dapat dilihat pada grafik di atas, sejak tahun 2020 sampai tahun 2022 PT Hutama Karya membukukan rugi bersih sebesar 2 Triliun Rupiah. Padahal, sejak tahun 2013 PT. Hutama Karya (Persero) membukukan pendapatan dan laba yang terus naik dan bertumbuh. Penugasan yang

¹ Sumber: Databoks, ‘Sumber: Databoks, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/04/01/ini-pertumbuhan-ekonomi-pulau-pulau-di-indonesia-pada-2021>’

² Sumber: Data Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, ‘Sumber: Data Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, [https://babelprov.go.id/berita_detil/data-bps-rilis-pertumbuhan-ekonomi-babel-masih-tertinggi-se-sumatera#:~:text=Sementara%20Total%20PDRB%20ADHK%20Pulau,Rp2.375%2C80%20triliun](https://babelprov.go.id/berita_detil/data-bps-rilis-pertumbuhan-ekonomi-babel-masih-tertinggi-se-sumatera#:~:text=Sementara%20Total%20PDRB%20ADHK%20Pulau,Rp2.375%2C80%20triliun.)’

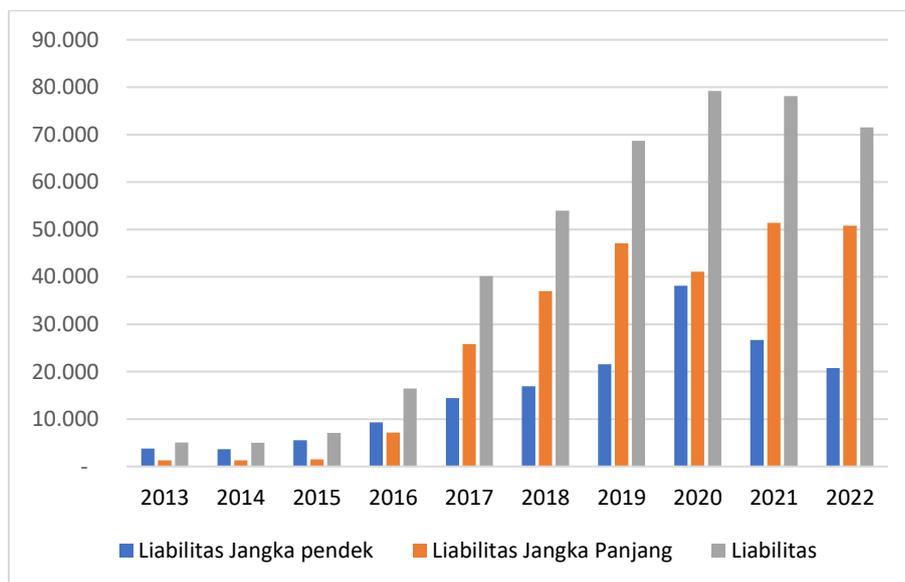
³ Sumber, ‘Sumber: <https://www.hutamakarya.com/ikhtisar-laporan-keuangan>’

dilakukan pada JTTS sejak 2014 menambahkan pendapatan dan laba, namun secara tiba-tiba terdapat rugi bersih sejak tahun 2020. Hal ini tentunya dapat disebabkan oleh beberapa hal, terlebih lagi pada tahun 2020-2021 sedang merebak pandemi Covid-19. Menteri BUMN, Erick Thohir mengungkapkan terdapat 3 hal yang menyebabkan BUMN karya selalu mengalami kerugian, antara lain beban bunga yang telah merugi, waktu operasional yang tidak sesuai dengan studi kelayakan, dan akibat korupsi⁴.

Lebih lanjut dicontohkan kerugian akibat waktu operasional antara lain apabila direncanakan 8 tahun arus kas perusahaan bisa menjadi positif, namun membutuhkan waktu 10 tahun. Kerugian lain antara lain akibat bunga utang yang tinggi, sehingga akan membuat arus kas menjadi negatif disebabkan pembayaran bunga utang dimana pendapatan perusahaan belum dapat membayar bunga utang tersebut. Struktur pendanaan yang digunakan pada pembangunan jalan tol di Indonesia sampai pada bulan Maret 2023 secara umum 20 persen berasal dari pemerintah/ekuitas dan 80 persen adalah non-APBN berupa investasi dari investor ataupun pinjaman⁵.

Kerugian akibat beban bunga pinjaman terindikasi terjadi di PT Hutama Karya (Persero). Apabila ditelusur dari laporan laba/rugi, terjadi kenaikan beban bunga secara signifikan setelah tahun 2020. Beban bunga ini dapat disebabkan oleh meningkatnya liabilitas, dimana terindikasi liabilitas merupakan hutang/pinjaman yang digunakan untuk menjalankan proyek-proyek penugasan.

Gambar 2
Liabilitas PT. Hutama Karya (Persero) berdasarkan Tahun (Juta Rupiah)

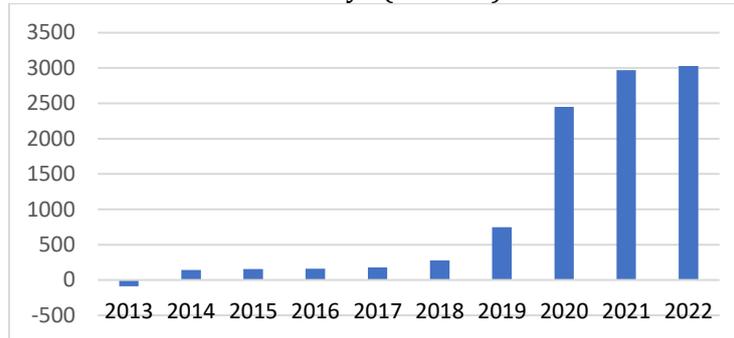


Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Hutama Karya (Persero)

⁴ Sumber: Liputan6, ‘Sumber: Liputan6, <https://www.liputan6.com/Bisnis/Read/5275836/Bumn-Karya-Sering-Rugi-Erick-Thohir-Bongkar-Penyebabnya>’ <<https://www.liputan6.com/bisnis/read/5275836/bumn-karya-sering-rugi-erick-thohir-bongkar-penyebabnya>>.

⁵ Sumber: Kompas, ‘Sumber: Kompas, <https://www.kompas.id/Baca/Ekonomi/2023/03/28/Pembangunan-Tol-Disorot>’ <<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/03/28/pembangunan-tol-disorot>>.

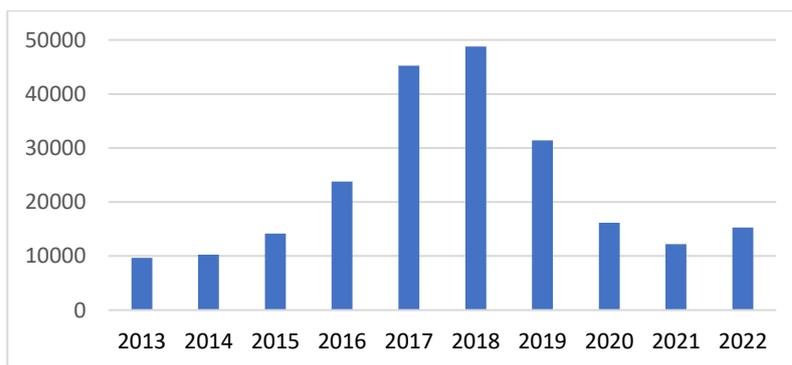
Gambar 3
Beban Bunga dan Provisi PT. Utama Karya (Persero) berdasarkan Tahun (Juta Rupiah)



Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Utama Karya (Persero)

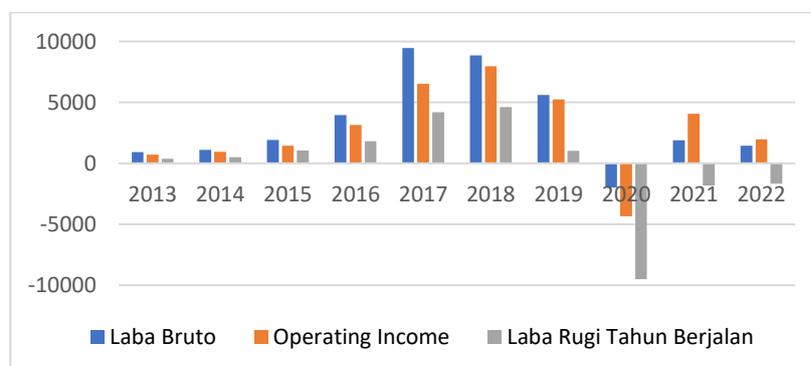
Kerugian akibat beban pinjaman juga terjadi pada bumk karya lain yang melakukan pengusahaan jalan tol, yakni PT Waskita Karya (Persero). Bahkan, kondisi PT Waskita Karya saat ini sedang menuju pailit, dimana sedang diajukan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) sebagai salah satu upaya untuk menyelamatkan perusahaan⁶.

Gambar 4
Pendapatan PT. Waskita Karya (Persero) berdasarkan Tahun (Juta Rupiah)



Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Waskita Karya (Persero)

Gambar 5
Laba/Rugi PT. Waskita Karya (Persero) berdasarkan Tahun (Juta Rupiah)

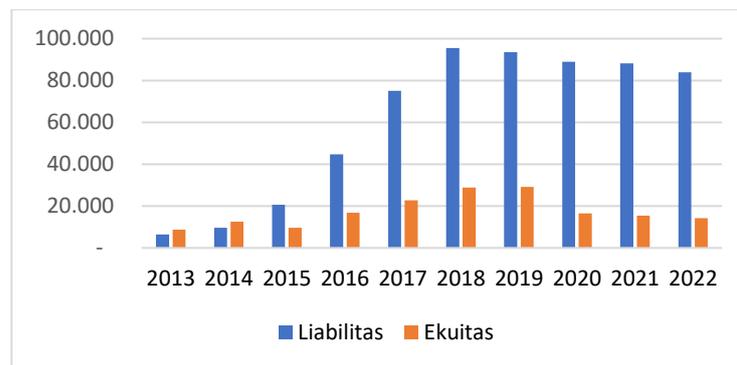


Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Waskita Karya (Persero)

⁶ Sumber: CNN Indonesia, ‘Sumber: CNN Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230807204224-92-983129/erick-thohir-akan-jadikan-pkpu-sebagai-cara-benahi-keuangan-waskita>’ <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230807204224-92-983129/erick-thohir-akan-jadikan-pkpu-sebagai-cara-benahi-keuangan-waskita>>.

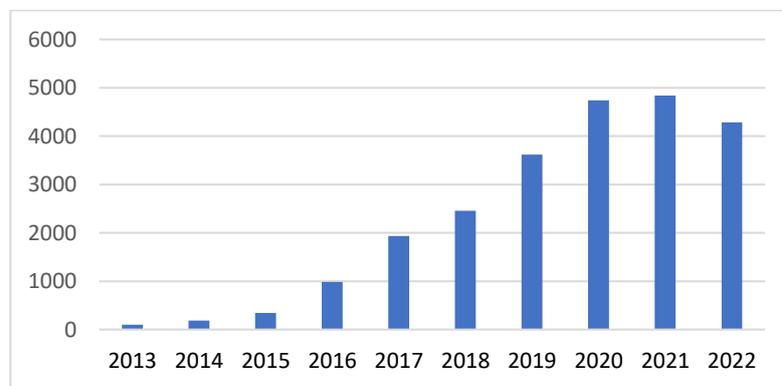
Dapat dilihat pada grafik di atas, PT Waskita Karya membukukan rugi bersih sejak tahun 2020 sampai tahun 2022. Besaran kerugian PT Waskita Karya (Persero) pada tahun 2020 cukup fantastis dengan besaran sekitar 9,5 triliun rupiah. Hal ini salah satunya disebabkan oleh menurunnya pendapatan perusahaan secara drastis dari 31 triliun rupiah menjadi 16 triliun rupiah, ditambah dengan beban yang justru meningkat. Dimana berdasarkan laporan keuangan, selain beban pokok pendapatan, beban terbesar ada pada beban keuangan sebesar 4,7 triliun rupiah.

Gambar 6
Liabilitas dan Ekuitas PT. Waskita Karya (Persero) berdasarkan Tahun (Juta Rupiah)



Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Waskita Karya (Persero)

Gambar 7
Beban Keuangan PT. Waskita Karya (Persero) berdasarkan Tahun (Juta Rupiah)



Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Waskita Karya (Persero)

Meskipun liabilitas sedikit turun sejak tahun 2017, namun beban keuangan PT Waskita Karya (Persero) terus naik sampai dengan tahun 2021. Wakil Menteri BUMN II Kartika Wirjoatmodjo mengatakan PT Waskita Karya (Persero) pada saat melakukan penugasan di tahun 2016-2017 tidak mendapatkan PMN, sehingga perusahaan menggunakan keuangan sendiri⁷. Penugasan tersebut khususnya adalah konstruksi Jalan Tol Trans Sumatera dan pembelian 16 ruas tol dari swasta. Dari kedua perusahaan tersebut, terlihat bahwa beban pinjaman dan bunga pinjaman berdampak sangat signifikan terhadap performa perusahaan. PT Hutama Karya dan PT Waskita Karya merupakan Perusahaan Persero yang meskipun mayoritas sahamnya dimiliki oleh negara, tetap tujuan utamanya adalah mengejar keuntungan, selain untuk menyediakan barang/jasa

⁷ Sumber: CNN Indonesia, 'Sumber: CNN Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210927163452-92-700080/Utang-Waskita-Karya-Rp90-t-Karena-Tugas-Negara-Dan-Beli-Tol> <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210927163452-92-700080/utang-waskita-karya-rp90-t-karena-tugas-negara-dan-beli-tol>>.

yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara, yang telah diubah melalui PP No. 23 Tahun 2022 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara, pemerintah dapat memberikan penugasan khusus kepada BUMN untuk menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan serta kegiatan usaha BUMN (pasal 65 ayat 1).

Namun apabila penugasan tersebut secara finansial tidak menguntungkan, pemerintah harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut, termasuk margin yang diharapkan sepanjang dalam tingkat kewajaran sesuai dengan penugasan yang diberikan. Namun, pada penjelasan peraturan tersebut, tidak dijelaskan lebih lanjut mengenai kompensasi tersebut. Pada peraturan turunan yang menjelaskan penugasan, yakni Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara (Permen BUMN) Nomor PER-1/MBU/03/2023 tentang Penugasan Khusus dan Program Tanggung Jawab Sosial dan Lingkungan Badan Usaha Milik Negara juga tidak mengatur dan menjelaskan mengenai kompensasi kerugian akibat penugasan. Permen ini hanya menambah keterangan bahwa BUMN dapat menerima penugasan khusus dari pemerintah pusat dalam rangka menyelenggarakan fungsi kemanfaatan umum serta riset dan inovasi nasional (pasal 3 ayat 1), namun tidak menjelaskan kompensasi lebih lanjut, dimana pada pasal 3 ayat 3, isi pasal sama dengan PP no. 45 tahun 2005 pasal 65 ayat 3.

Kerugian akibat utang yang membengkak pada BUMN karya (BUMN yang bidang utamanya adalah konstruksi), merupakan fenomena baru, dimana indikasi kerugian akibat penugasan dari pemerintah sangat kuat. Hal ini tentunya adalah masalah yang perlu diselesaikan, namun tanpa adanya kejelasan hukum, dapat menimbulkan permasalahan lebih, terutama pada rekondisi perusahaan. Pada perusahaan jalan tol, rugi di awal tahun adalah hal yang wajar, sehingga berdasarkan peraturan mengenai kompensasi kerugian, terdapat kemungkinan BUMN tidak mendapatkan kompensasi, meskipun kondisi perusahaan sudah di ambang kepailitan dan perlu adanya kompensasi kerugian. Terlebih lagi, terdapat kejadian luar biasa seperti pandemi Covid-19 yang mengurangi pendapatan jalan tol dan konstruksi yang meninggalkan dampak pada banyak BUMN karya.

Sebagai contoh permasalahan, pada kondisi PT Waskita Karya, Kementerian Keuangan (Kemenkeu) memastikan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) tidak digunakan untuk membantu BUMN Karya membayar utang⁸. Ditegaskan oleh Dirjen Anggaran Kemenkeu Isa Rachmatarwata, yang menjadi tanggungjawab pemerintah dari APBN jika negara memiliki utang ke BUMN tersebut⁹. Dijelaskan juga bahwa pengadaan dana kepada BUMN melalui PMN bukan untuk pembayaran hutang, begitu pula PMN untuk PT Hutama Karya (Persero) tidak direncanakan untuk pembayaran hutang.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono juga meminta kepada Menteri BUMN agar BUMN Karya tidak memakai dana proyek yang bersumber dari APBN untuk bayar utang ke perbankan¹⁰. Dijelaskan bahwa proyek prioritas pemerintah dibangun menggunakan APBN yang digarap dengan kontrak multiyears, dimana pekerjaannya mengikat dana APBN untuk masa lebih dari satu tahun anggaran. Menteri PUPR juga menganggap bahwa kegagalan pembayaran bunga kredit ataupun kewajiban korporasi karena aksi korporasi

⁸ Sumber: Kontan, 'Sumber: Kontan, <https://Nasional.Kontan.Co.Id/News/Kemenkeu-Pastikan-Dana-Apbn-Tidak-Digunakan-Untuk-Bayar-Utang-Bumn-Karya>' <<https://nasional.kontan.co.id/news/kemenkeu-pastikan-dana-apbn-tidak-digunakan-untuk-bayar-utang-bumn-karya>>.

⁹ Ibid

¹⁰ Sumber: Tempo, 'Sumber: Tempo, <https://Bisnis.Tempo.Co/Read/1759133/Menteri-Pupr-Minta-Erick-Thohir-Tak-Pakai-Apbn-Untuk-Bayar-Utang-Bumn-Karya-Begini-Kata-Kemenkeu-Pengamat>' <<https://bisnis.tempo.co/read/1759133/menteri-pupr-minta-erick-thohir-tak-pakai-apbn-untuk-bayar-utang-bumn-karya-begini-kata-kemenkeu-pengamat>>.

(sebagai contoh investasi pada sektor lain di luar infrastruktur) tidak ada kaitannya dengan APBN.

Dasar hukum yang terlalu luas dapat menimbulkan penafsiran yang luas, sehingga beberapa kemungkinan yang bisa terjadi. Seperti pada contoh yang telah dijelaskan, Kemungkinan tersebut antara lain namun tidak terbatas pada:

1. Pembayaran kompensasi tidak sesuai dengan margin yang diharapkan atau tidak sesuai dengan kondisi proses bisnis BUMN tersebut (kondisi kerugian pada perusahaan jalan tol dapat berbeda dengan kondisi kerugian pada perusahaan minyak dan gas (migas), perusahaan konstruksi, dan perusahaan lainnya);
2. Bentuk kompensasi bisa bermacam-macam (kompensasi langsung, aset, atau bentuk lain);
3. Pembayaran kompensasi berdasarkan kesepakatan dari Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) bisa jadi memberatkan salah satu pihak, disebabkan pemerintah merupakan pemegang saham mayoritas dari BUMN;
4. BUMN tidak diberikan kompensasi, yang dapat disebabkan beberapa hal, seperti kerugian yang bukan pada pos kerugian yang dapat diberikan kompensasi (contoh kerugian yang dikompensasi hanya kerugian operasional).

Berdasarkan penjelasan di atas, terdapat indikasi kerugian BUMN akibat penugasan pemerintah, yakni disebabkan oleh hutang untuk penugasan, namun untuk pembayaran kompensasi tidak memiliki pedoman yang jelas. Sudah ada peraturan mengenai kompensasi akibat penugasan, namun BUMN masih mengalami kerugian yang disebabkan oleh penugasan, terlebih lagi terdapat BUMN yang di ambang pailit akibat penugasan. Sehingga, penulis merasa perlu ada tinjauan hukum untuk melihat dasar dari pembayaran kompensasi kerugian BUMN akibat penugasan untuk menemukan apakah terdapat permasalahan hukum kompensasi BUMN dan apakah hukum tersebut sesuai dengan kebutuhan yang ada. Sehingga, kedepannya dapat teridentifikasi permasalahan hukum dan kebutuhan hukum untuk menghindari terjadi kasus seperti ini.

Penelitian ini bertujuan untuk melihat kondisi kerugian pada BUMN yang ditunjuk sebagai pengusaha jalan tol oleh pemerintah dan persoalan hukum apa yang terdapat pada fenomena kerugian akibat penugasan, terutama dalam pembayaran kompensasi kerugian. Sehingga, penelitian ini membahas antara lain:

- a. Menjelaskan kondisi keuangan perusahaan jalan tol dalam penelitian ini PT Hutama Karya (Persero) dan PT Waskita Karya (Persero);
- b. Mengkaji peraturan perundangan yang mengatur mengenai penugasan BUMN oleh pemerintah dan kemungkinan kompensasi untuk kerugian akibat penugasan (*exit strategy*);
- c. Mengkaji permasalahan hukum yang terdapat pada peraturan perundangan yang mengatur mengenai penugasan BUMN dengan berdasarkan kepada asas hukum dan teori kelayakan untuk investasi perusahaan jalan tol.

2. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif dengan menggunakan metode pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Penelitian ini akan melakukan pengkajian akan peraturan yang mengatur penugasan BUMN dan peraturan sektoral untuk melihat apakah peraturan dapat mewadahi kompensasi penugasan kepada BUMN dan melihat kemungkinan-kemungkinan yang dapat terjadi. Sementara dari segi konseptual, dilakukan analisa dengan membahas konsep kelayakan investasi pada perusahaan jalan tol lalu mengidentifikasi kebutuhan hukumnya, kemudian melihat hukum yang ada.

Pada penelitian ini akan melihat apakah dasar hukum yang memayungi. Peraturan perundangan yang akan dibahas pada penelitian ini antara lain:

1. Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara

2. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang
3. Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 Tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara
4. Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 2022 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2005 Tentang Pendirian, Pengurusan, Pengawasan, dan Pembubaran Badan Usaha Milik Negara
5. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera
6. Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 131 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera
7. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 120 Tahun 2022 tentang Penugasan Khusus Dalam Rangka Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur
8. Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara nomor PER-1/MBU/03/2023 tentang Penugasan Khusus dan Program Tanggung Jawab Sosial dan lingkungan Badan Usaha Milik Negara
9. Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-2/MBU/03/2023 tentang Pedoman Tata Kelola dan Kegiatan Korporasi Signifikan Badan Usaha Milik Negara
10. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol
11. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 22/PMK.05/2022 tentang Kebijakan Akuntansi Pemerintah Pusat
12. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 30/PMK.08/2021 tentang Tata Cara Pemberian Jaminan Pemerintah Pusat untuk Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional
13. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 211/PMK.08/2020 tentang Tata Cara Pemberian Penjaminan Pemerintah Untuk Badan Usaha Milik Negara Dalam Rangka Pelaksanaan Program Pemulihan Ekonomi Nasional
14. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 182/PMK.06/2018 tentang Tata Cara Pelaporan, Perubahan, dan Pemantauan Penggunaan Tambahan Penyertaan Modal Negara Pada Perusahaan Perseroan (Persero) di Bawah Pembinaan dan Pengawasan Menteri Keuangan
15. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 168/PMK.08/2016 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemberian Jaminan Obligasi Dalam Rangka Percepatan Proyek Pembangunan Jalan Tol di Sumatera

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Kondisi Perusahaan

Sesuai dengan latar belakang yang telah dibahas sebelumnya, PT Hutama Karya dan PT Waskita Karya mengalami kerugian selama 3 tahun terakhir (2020 – 2022). Kerugian ini apabila ditelusur lebih lanjut, disebabkan oleh beban pokok pendapatan dan biaya keuangan yang tinggi dari bisnis jalan tol. Pada laporan keuangan PT Hutama Karya, biaya keuangan ini terdiri dari komponen penghasilan keuangan, bunga, dan biaya keuangan lainnya. Informasi ini dapat dilihat pada laba-rugi berdasarkan segmen bisnis pada laporan keuangan PT Hutama Karya.

Tabel 1
Laba-Rugi Segmental PT. Hutama Karya Tahun 2022 (juta rupiah)

	Konstruksi	Jalan Tol	Pengembang Properti	Pabrikasi Aspal dan Beton	Eliminasi	Jumlah
Pendapatan	13.820.072	16.312.204	325.847	4.984.903	-11.234.488	24.208.538
Beban Pokok Pendapatan	-12.314.579	-15.148.431	-291.411	-4.388.565	11.546.348	-20.596.638
Laba Bruto	1.505.493	1.163.773	34.436	596.338	311.860	3.611.900
Laba/(Rugi) Usaha	1.106.070	1.062.082	-220.298	492.076	-109.356	2.330.574
Pendapatan Keuangan	177.337	217.430	636	6.103	-141.453	260.053
Biaya Keuangan	-218.406	-2.465.604	-413.979	-149.078	141.453	-3.105.614
Laba/(Rugi) Kurs, Bersih	13.809	-736.169	0	-20.857	0	-743.217
Laba/(Rugi) sebelum pajak penghasilan	1.078.810	-1.922.261	-633.641	328.244	-109.356	-1.258.204

Sumber: hasil pengolahan laporan keuangan PT. Utama Karya (Persero)

Berdasarkan tabel di atas, komponen biaya keuangan pada segmen bisnis jalan tol merupakan penyumbang terbesar dalam mengurangi laba usaha (*operating income*). Pada tahun 2022 biaya keuangan dari jalan tol sebesar 2,46 triliun rupiah, dengan total beban bunga 3,1 triliun rupiah dan beban bunga menyumbang sebesar 3,03 triliun rupiah. Dijelaskan lebih lanjut pada laporan keuangan, dari 3,1 triliun rupiah, beban bunga atas pinjaman yang dijamin pemerintah untuk tahun 2022 sebesar 2,441 triliun rupiah.

3.2. Kompensasi Kerugian

Kelayakan ekonomi dari proyek jalan tol biasanya dilihat dari Analisis Biaya-Manfaat (ABM), yang mengukur seberapa besar manfaat ekonomi yang dihasilkan dibandingkan dengan biaya ekonomi yang dikeluarkan, setelah menyesuaikan dengan eksternalitas dan ketidakefisienan pasar¹¹. Tingkat kebermanfaatannya terhadap Masyarakat sebagai pengguna jalan (*user cost*) antara lain: dari potensi tingkat penghematan biaya operasional kendaraan jika ada jalan tol, tingkat penghematan waktu tempuh jika ada jalan tol¹². Sedangkan kelayakan finansial dilihat dari kemungkinan keuntungan yang diperoleh dari investasi/penanaman modal untuk perusahaan jalan tol. Sebuah proyek dapat dikatakan layak secara finansial berdasar pada kriteria investasi, antara lain *Net Present Value* (NPV), *Internal Rate of Return* (IRR), *Benefit of Cost*, *Payback Period*, dan *Break Even Point* (BEP)¹³. Sehingga, pada kasus JTTS, pembangunan JTTS dinilai memberikan manfaat secara ekonomi bagi masyarakat/khalayak umum, namun tidak memberikan manfaat finansial bagi pengusaha jalan tol.

Proyek yang tidak layak secara finansial, tentunya akan berisiko membebani badan usaha pelaksana proyek tersebut. Risiko tersebut antara lain proyek tidak bankable, risiko nilai tukar

¹¹ Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 'Kementerian Keuangan Republik Indonesia, Panduan Analisis Kelayakan Ekonomi'.

¹² Agus Riyanto dan Iwan Erar Joesoef, 'Agus Riyanto Dan Iwan Erar Joesoef, (2020), Penugasan Badan Usaha Milik Negara Dalam Pengusahaan Jalan Tol: Studi Penugasan PT Utama Karya (Persero) Dalam Pengusahaan Jalan Tol Di Sumatera', 2020.

¹³ Muhammad Jauhar Raditya, 'Muhammad Jauhar Raditya, (2017), Studi Kelayakan Ekonomi Dan Finansial Jalan Tol Pasuruan - Probolinggo', 2017.

dan suku bunga yang dapat berimbang pada peningkatan biaya proyek dan melebihi perkiraan¹⁴. Penambahan biaya investasi pada proyek jalan tol akan sangat membebani karena meningkatkan kebutuhan pinjaman, yang nantinya akan menambah beban bunga. Sehingga, kelayakan investasi akan jauh berkurang disebabkan return yang diharapkan menjadi lebih besar dan return terkikis oleh biaya bunga.

Proyek dapat dikatakan layak secara finansial, antara lain apabila nilai NPV di atas 1 (positif) dan nilai IRR di atas nilai *weighted average cost of capital* (WACC). WACC adalah rata-rata tertimbang dari cost of capital (biaya modal), dimana biaya modal adalah tingkat *return* minimal yang diekspektasikan oleh seorang investor. Ketika dia ingin berinvestasi pada sebuah proyek atau sebuah Perusahaan. *Cost of capital* bisa menjadi WACC karena sumber modal sebuah Perusahaan atau proyek pasti tidak hanya satu sehingga perlu rata-rata, dimana disederhanakan pada modal yang berdasarkan rasio utang (*debt*) dan ekuitas (*equity*). Sehingga proyek dapat dikatakan tidak layak secara finansial, maka dapat dilihat nilai NPV di bawah 1 (negatif) atau nilai IRR di bawah nilai WACC.

Tabel 2
Result of Economic Feasibility Analysis

Alternatif	Ruas	Panjang (Km)	B/C	NPV (Rp Milyar)	IRR (%)
I	Bakauheni – Palembang	308	1,75	3.493	20,06
	Palembang – Pekanbaru	610	0,66	(3.123)	11,16
	Pekanbaru – Medan	353	1,03	151	15,28
	Medan – Aceh	460	0,57	(2.314)	9,77
	Palembang – Bengkulu	303	0,46	(3.249)	7,85
	Pekanbaru – Padang	242	0,61	(2.798)	10,45
	Tebing Tinggi – Sibolga	175	0,31	(3.141)	4,27
II	Bakauheni – Palembang	308	1,64	3.091	19,62
	Palembang – Pekanbaru	610	0,62	(3.564)	10,57
	Pekanbaru – Medan	353	0,97	(182)	14,66
	Medan – Aceh	460	0,41	(4.294)	6,83
	Palembang – Bengkulu	303	0,43	(4.294)	7,33
	Pekanbaru – Padang	242	0,57	(3.276)	9,82
	Tebing Tinggi – Sibolga	175	0,29	(3.371)	3,51

Sumber: Koica dalam Riyanto, 2020

Seperti dilihat pada tabel, nilai proyek untuk ruas-ruas jalan tol Trans Sumatera tidak layak secara finansial, dengan nilai NPV sekitar minus 3 sampai 4 triliun rupiah. Dari sini kita dapat melihat bahwa proyek ini akan merugi dan tentunya akan membebani badan usaha pelaksana. Pada pengusahaan jalan tol, pendapatan diperkirakan dari lalu lintas harian (LHR) rerata yang dikalikan dengan tarif tol, untuk menghasilkan perhitungan pendapatan. Pada beberapa tahun awal, besar kemungkinan jalan tol mengalami kerugian, disebabkan pendapatan dari LHR diperkirakan tidak akan menutup beban, terutama beban bunga yang sudah berjalan setelah tol beroperasi. Sehingga, kondisi ini seharusnya sudah teridentifikasi pada saat penyusunan studi kelayakan dan disusun rencana untuk menanggulangnya, agar tidak membebani perusahaan.

¹⁴ Sunarsip, ‘Sunarsip, (2023), BUMN, Penugasan Pemerintah, Dan Inovasi Keuangan, Dalam Republika, <https://www.Republika.Id/Posts/42651/Bumn-Penugasan-Pemerintah-Dan-Inovasi-Kuangan>’, 2023 <BUMN, Penugasan Pemerintah, dan Inovasi Keuangan, dalam Republika, <https://www.republika.id/posts/42651/bumn-penugasan-pemerintah-dan-inovasi-keuangan>>.

Pada UU BUMN yang telah diubah melalui UU Cipta Kerja, pada pasal 66 ayat (2) menjelaskan bahwa penugasan khusus kepada BUMN dilakukan dengan tetap memperhatikan maksud dan tujuan, kegiatan usaha BUMN, serta mempertimbangkan kemampuan BUMN. Dilanjutkan pada ayat 3, rencana penugasan khusus dikaji bersama antara BUMN yang bersangkutan dengan Pemerintah Pusat. Apabila penugasan tersebut secara finansial tidak fisibel, pemerintah pusat harus memberikan kompensasi atas semua biaya yang telah dikeluarkan oleh BUMN tersebut, termasuk margin yang diharapkan sepanjang dalam tingkat kewajaran sesuai dengan penugasan yang diberikan.

Pada peraturan turunannya, yakni PP No. 45 Tahun 2005, diatur bahwa BUMN yang melaksanakan penugasan khusus pemerintah, harus secara tegas melakukan pemisahan pembukuan mengenai penugasan tersebut dengan pembukuan dalam rangka pencapaian sasaran usaha perusahaan. Dalam peraturan turunannya lagi yakni Permen BUMN Nomor PER-1/MBU/03/2023, tidak ada penjelasan lebih lanjut. Hal ini bisa menjadi masalah maupun menjadi peluang. Sebagai masalah, seharusnya peraturan turunan lebih detail dan lebih teknis, namun peraturan turunan tidak menjelaskan lebih lanjut mengenai penugasan pemerintah, sehingga tidak ada kejelasan bagi BUMN mengenai pembayaran kompensasi. Namun, kondisi ini dapat menjadi peluang bagi pemerintah maupun BUMN yang diberikan penugasan untuk menentukan skema yang lebih variatif, karena tidak ditentukan dengan prosedur yang detail.

Berdasarkan keharusan untuk kompensasi kerugian akibat penugasan, namun tidak adanya ketentuan detail mengenai kompensasi kerugian, sepatutnya kompensasi kerugian sudah dibahas pada saat perencanaan penugasan. Hal ini diperlukan karena proses bisnis perusahaan jalan tol berbeda dengan penugasan yang biasa mendapatkan kompensasi kerugian, seperti listrik (PT Perusahaan Listrik Negara) dan bahan bakar minyak (PT Pertamina). Pada kondisi listrik dan bahan bakar minyak, kerugian dapat diidentifikasi melalui perbandingan harga jual komersial dengan harga jual yang ditetapkan oleh pemerintah. Selain itu, sudah terdapat peraturan yang mengatur tentang kompensasi yakni Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 16/PMK.02/2021 tentang Tata Cara Penyediaan, Pencairan, dan Pertanggungjawaban Dana Kompensasi Atas Kekurangan Penerimaan Badan Usaha Akibat Kebijakan Penetapan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak dan Tarif Tenaga Listrik. Namun untuk perusahaan jalan tol, harga beserta perkiraan kenaikan harga setiap tahunnya sudah ditentukan pada saat penyusunan *feasibility study*. Pendapatan sangat ditentukan oleh LHR, dimana pada saat penyusunan *feasibility study*, LHR sudah diproyeksikan namun LHR pada saat operasi bisa sangat berbeda dari proyeksi.

Skema kompensasi kerugian ditetapkan di awal dengan mempertimbangkan IRR dan NPV, dengan patokan skema $IRR > WACC$ dan NPV positif, sehingga sesuai peraturan dan ditetapkan antara BUMN dan pemerintah pemberi tugas. *Cashflow* akan diberikan sesuai dengan skema, terlepas dari risiko yang dihadapi, seperti LHR di bawah proyeksi. Skema ini dapat dijadikan benchmark untuk penambahan peraturan kompensasi kerugian pada skema jalan tol, sehingga ada *guideline* pembayaran kompensasi untuk mencegah permasalahan hukum dan memberikan kepastian bagi BUMN pengusaha jalan tol. Hal yang dapat dijadikan *guideline* antara lain:

1. Definisi kerugian yang dapat diberikan kompensasi pada proses perusahaan jalan tol, baik dari segi waktu maupun dari jenis beban, terutama kerugian akibat bunga pinjaman pada awal periode operasi jalan tol.
2. Perhatian pada beban pinjaman dan beban bunga perusahaan, sebagai bagian dari kemampuan perusahaan yang perlu dipertimbangkan, sesuai dengan pasal 66 ayat 2 UU BUMN. Pemberian penugasan perusahaan tidak dilakukan apabila berdasarkan proyeksi akan memberikan kerugian pada perusahaan secara keseluruhan.
3. Perbandingan nilai IRR dan WACC yang dapat menentukan kelayakan sebuah proyek untuk menjadi acuan dalam kompensasi kerugian.

3.3. Penyertaan Modal Negara

Kompensasi kerugian masih asing baik dari segi peraturan maupun praktek untuk penugasan perusahaan jalan tol dan BUMN karya secara keseluruhan. Suntikan dana segar dari pemerintah kepada perusahaan pengusaha jalan tol yang biasa dilakukan adalah penyertaan modal negara (PMN). BUMN yang sahamnya dimiliki oleh negara lebih dari 50% akan lebih bergantung pada ekuitas dari negara, terutama PT Hutama Karya yang sahamnya 100% dimiliki oleh pemerintah. Tentunya untuk melakukan penugasan dengan biaya besar akan membutuhkan tambahan modal dari pemerintah dengan jumlah yang besar pula.

Untuk kasus kerugian akibat pinjaman, PMN bisa menjadi salah satu opsi untuk pembayaran pinjaman dan bunga pinjaman. Hal ini sudah dilakukan pada *holding* BUMN pariwisata InJourney yang mengajukan PMN sebesar 1,193 triliun rupiah melalui PT Pengembangan Pariwisata Indonesia atau *Indonesia Tourism Development Corporation* (ITDC), dimana 1,05 triliun rupiah akan digunakan untuk membayar hutang¹⁵. PMN ini bersumber dari alokasi cadangan pembiayaan investasi APBN tahun anggaran 2023 dan sudah disetujui oleh DPR RI bersama dengan 3 perusahaan perseroan lain¹⁶. Hal ini bertolak belakang dengan kondisi BUMN karya seperti PT Waskita Karya yang tidak diizinkan menggunakan APBN untuk membayar hutang perseroan.

Berdasarkan Permen BUMN Nomor PER-2/MBU/03/2023, penambahan PMN ke dalam suatu BUMN dan perseroan terbatas dipergunakan untuk melaksanakan penugasan pemerintah kepada BUMN, melakukan restrukturisasi dan/atau penyelamatan BUMN, serta melakukan pengembangan usaha BUMN. Hal ini berarti PMN merupakan salah satu *exit strategy* apabila perusahaan mengalami kesulitan keuangan sekaligus bantuan bagi perusahaan untuk melakukan penugasan maupun pengembangan perusahaan. Namun, tidak dijelaskan batas penggunaan PMN untuk pembayaran utang atau pembayaran bunga utang, meskipun pembayaran utang dapat dilakukan sebagai bagian dalam usaha restrukturisasi/penyelamatan BUMN.

Secara umum, PMN digunakan sebagai modal dalam Pembangunan proyek jalan tol. Namun, dalam perusahaan jalan tol, struktur permodalan yang digunakan adalah rasio ekuitas-liabilitas sekitar 20:80 atau 30:70. Dengan porsi pinjaman yang masih jauh lebih besar, pinjaman akan tetap membebani perusahaan jalan tol. Sehingga, perlu ada PMN untuk penambahan porsi ekuitas, atau pembayaran pinjaman pada saat perusahaan tidak mampu memenuhi kewajiban untuk pembayaran pinjaman.

Pengusulan tambahan PMN yang digunakan untuk melaksanakan penugasan pemerintah dapat diajukan oleh menteri BUMN atau menteri teknis (menteri PUPR) kepada menteri keuangan atau menteri keuangan kepada presiden. Sementara pengusulan tambahan PMN yang digunakan untuk melakukan restrukturisasi dan/atau penyelamatan BUMN diajukan oleh menteri BUMN kepada menteri keuangan. Hal ini berarti pengajuan PMN tetap memerlukan persetujuan menteri keuangan untuk penggunaan PMN, dan secara implisit pengajuan PMN dapat tidak disetujui oleh menteri keuangan.

Opsi lain adalah perubahan penggunaan PMN yang sudah disetujui. Berdasarkan Permen BUMN 2/2023 pasal 114 ayat (1), direksi dapat mengajukan usulan perubahan penggunaan tambahan PMN kepada RUPS atau menteri BUMN dengan disertai kajian. Aturan ini memberikan opsi apabila ada kepentingan mendesak, seperti kewajiban jangka pendek, untuk menghindari PKPU. Menteri BUMN dapat memberikan persetujuan atau penolakan terhadap usulan perubahan

¹⁵ Sumber: CNN Indonesia, 'Sumber: CNN Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/Ekonomi/20230617080743-92-963067/Blak-Blakan-Injourney-Soal-Utang-Rp46-t-Proyek-Mandalika>' <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230617080743-92-963067/blak-blakan-injourney-soal-utang-rp46-t-proyek-mandalika>>.

¹⁶ Ibid

penggunaan tambahan PMN yang diajukan oleh direksi. Apabila disetujui, menteri BUMN perlu melaporkan persetujuan perubahan penggunaan tambahan PMN kepada menteri keuangan.

Mekanisme perubahan penggunaan tambahan PMN sudah diatur dalam PMK 182/2018 yang terbit sebelum Permen BUMN 2/2023. Setelah usulan diajukan oleh direksi/menteri BUMN, direktur jenderal melakukan penelaahan dan/atau pembahasan atas usulan perubahan penggunaan tambahan PMN untuk selanjutnya diusulkan kepada menteri keuangan. Menteri keuangan memberikan persetujuan atau penolakan atas usulan perubahan penggunaan tambahan PMN, atau dapat memberikan suara dalam RUPS.

Salah satu persyaratan yakni usulan perubahan didasarkan pada alasan yang jelas dan merupakan alternatif terakhir atau kajian yang menyimpulkan bahwa perubahan penggunaan tambahan PMN tersebut akan memberikan dampak yang lebih baik dibandingkan dengan rencana penggunaan tambahan PMN semula. Hal ini berarti perubahan penggunaan tambahan PMN tidak boleh sembarangan dan akan menjadi *exit strategy* yang terakhir untuk menyelesaikan permasalahan beban utang perusahaan. Namun, tetap saja belum ada peraturan yang jelas akan penambahan PMN untuk melakukan pembayaran pinjaman dalam mengurangi kerugian akibat penugasan dari pemerintah.

3.4. Jaminan

Mengingat penugasan pemerintah membutuhkan pinjaman dalam jumlah besar, sepatutnya pinjaman tersebut diberikan jaminan oleh pemerintah. Untuk proyek-proyek penugasan sepatutnya pinjaman yang diambil dijamin oleh pemerintah. Sesuai dengan PP Nomor 42 tahun 2021, pemerintah dapat memberikan jaminan pemerintah terhadap proyek strategis nasional (PSN), yang pembiayaannya bersumber dari pembiayaan lain yang sah, dimana salah satunya adalah kredit atau pembiayaan syariah. Namun, jaminan pemerintah hanya diberikan terhadap PSN yang layak secara teknis dan finansial, dan PJKP memiliki dokumen identifikasi dan rencana mitigasi risiko yang memadai.

Untuk proyek JTTS yang dilaksanakan oleh PT Utama Karya (Persero), tidak mengikuti PP Nomor 42 Tahun 2021. Tata cara pelaksanaan pemberian jaminan untuk percepatan proyek Pembangunan jalan tol di Sumatera diatur oleh PMK Nomor 253/PMK.08/2015. Peraturan perundangan pada level yang lebih tinggi yang menjadi acuan adalah Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 dan Peraturan Presiden Nomor 117 Tahun 2015 yang ditetapkan sebelum PP 42/2021. Sehingga, meskipun proyek JTTS dinyatakan sebagai proyek yang tidak layak secara finansial, proyek ini masih mendapatkan jaminan pinjaman dari pemerintah. Namun, lingkup jaminan yang diatur hanya untuk pinjaman PT Utama Karya (Persero) untuk pelaksanaan Pembangunan JTTS.

Untuk PT Waskita Karya, berdasarkan laporan keuangan, jaminan pemerintah untuk pinjaman/obligasi dilakukan dengan mengacu pada Peraturan Menteri Keuangan Nomor 211/PMK.08/2020 tentang Tata Cara Pemberian Penjaminan Pemerintah untuk Badan Usaha Milik Negara dalam Rangka Pelaksanaan Program Pemulihan Ekonomi Nasional. Untuk mendapatkan jaminan ini, terjamin harus memenuhi kriteria yakni terdampak pandemic covid-19 dan/atau terdapat penugasan dalam rangka program pemulihan ekonomi nasional. Kriteria terjamin yang terdampak pandemi covid-19 dibuktikan dengan laporan tingkat kesehatan BUMN yang memiliki kriteria sehat sebelum terjadi covid-19 berdasarkan penilaian oleh pihak yang berwenang sesuai dengan peraturan mengenai kesehatan BUMN. Sehingga, berdasarkan laporan keuangan PT Waskita Karya Persero dimana terdapat penurunan pendapatan pada tahun 2020, masih dapat menerima penjaminan dari pemerintah.

Dengan adanya jaminan, meskipun melakukan pengusahaan jalan tol dengan porsi pinjaman yang besar, namun risiko kegagalan pembayaran dapat dikendalikan. Namun, hal ini tidak

berfungsi untuk menjaga kesehatan keuangan perusahaan, karena pada dasarnya jaminan akan dicairkan apabila perusahaan sudah tidak dapat membayar kewajiban kepada kreditur sesuai dengan perjanjian pinjaman. Selain itu, berdasarkan PMK 253/2015, pelaksanaan pembayaran klaim jaminan oleh pemerintah merupakan utang yang harus dibayar kembali oleh PT Hutama Karya (Persero) kepada pemerintah. Sehingga, jaminan ini berbeda dengan kompensasi kerugian dan PMN, karena hanya bersifat memindahkan risiko/permasalahan dan bukan sebagai solusi dari permasalahan.

4. KESIMPULAN

Regulasi yang mengatur kompensasi kerugian bagi BUMN penerima penugasan perusahaan jalan tol memiliki lingkup yang umum, sehingga memberikan banyak opsi antara lain kompensasi kerugian, penyertaan modal negara dan jaminan pinjaman. Namun, seiring dengan lingkungannya yang umum, membuat permasalahan tidak memiliki solusi hukum yang jelas. Solusi masih berdasarkan pada kesepakatan antara BUMN selaku pelaksana tugas dan pemerintah selaku pemberi tugas sekaligus pemegang saham BUMN. Oleh karena itu, penulis merasa diperlukan perubahan atau penambahan peraturan pada tingkatan peraturan menteri untuk mengatur kompensasi kerugian yang sesuai dengan kondisi kerugian pada perusahaan jalan tol, serta tambahan pasal pada peraturan menteri yang mengatur penambahan PMN untuk mengakomodir tata cara penambahan PMN untuk restrukturisasi dan penyelamatan BUMN akibat penugasan.

Tambahan pasal-pasal tersebut harus memperhatikan risiko seperti berkurangnya citra/rating perusahaan, atau potensi korupsi yang dapat dilakukan. Karena sejatinya apabila hutang dibayar terus menerus melalui suntikan modal, akan meningkatkan kemungkinan korupsi akibat kerugian perusahaan mulai dirasa sebagai hal yang wajar. Selain itu, bagi perusahaan yang sudah go public, pembayaran hutang melalui penanaman modal terus menerus akan mengurangi kepercayaan investor, sehingga meskipun diberikan modal, namun nilai lembar saham akan menurun dan secara tidak langsung jumlah ekuitas juga akan menurun.

DAFTAR PUSTAKA

Agus Riyanto dan Iwan Erar Joesoef, 'Agus Riyanto Dan Iwan Erar Joesoef, (2020), Penugasan Badan Usaha Milik Negara Dalam Perusahaan Jalan Tol: Studi Penugasan PT Hutama Karya (Persero) Dalam Perusahaan Jalan Tol Di Sumatera', 2020

Muhammad Jauhar Raditya, 'Muhammad Jauhar Raditya, (2017), Studi Kelayakan Ekonomi Dan Finansial Jalan Tol Pasuruan - Probolinggo', 2017

Sumber, 'Sumber: <https://www.hutamakarya.com/ikhtisar-laporan-keuangan>'

Sumber: CNN Indonesia, 'Sumber: CNN Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210927163452-92-700080/Utang-Waskita-Karya-Rp90-t-Karena-Tugas-Negara-Dan-Beli-Tol>' <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20210927163452-92-700080/utang-waskita-karya-rp90-t-karena-tugas-negara-dan-beli-tol>>

_____, 'Sumber: CNN Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230617080743-92-963067/Blak-Blakan-Injourney-Soal-Utang-Rp46-t-Proyek-Mandalika>' <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230617080743-92-963067/blak-blakan-injourney-soal-utang-rp46-t-proyek-mandalika>>

_____, 'Sumber: CNN Indonesia, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230807204224-92-983129/Erick-Thohir-Akan-Jadikan-Pkpu-Sebagai-Cara-Benahi-Kuangan-Waskita>' <<https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20230807204224-92-983129/erick-thohir-akan-jadikan-pkpu-sebagai-cara-benahi-keuangan-waskita>>

- Sumber: Data Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, 'Sumber: Data Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, https://babelprov.go.id/Berita_detil/Data-Bps-Rilis-Pertumbuhan-Ekonomi-Babel-Masih-Tertinggi-Se-Sumatera#:~:text=Sementara%20Total%20PDRB%20ADHK%20Pulau,Rp2.375%2C80%20triliun.' <https://babelprov.go.id/berita_detil/data-bps-rilis-pertumbuhan-ekonomi-babel-masih-tertinggi-se-sumatera#:~:text=Sementara%20Total%20PDRB%20ADHK%20Pulau,Rp2.375%2C80%20triliun>
- Sumber: Databoks, 'Sumber: Databoks, <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/04/01/Ini-Pertumbuhan-Ekonomi-Pulau-Pulau-Di-Indonesia-Pada-2021>' <<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/04/01/ini-pertumbuhan-ekonomi-pulau-pulau-di-indonesia-pada-2021>>
- Sumber: Kompas, 'Sumber: Kompas, <https://www.kompas.id/Baca/Ekonomi/2023/03/28/Pembangunan-Tol-Disorot>' <<https://www.kompas.id/baca/ekonomi/2023/03/28/pembangunan-tol-disorot>>
- Sumber: Kontan, 'Sumber: Kontan, <https://nasional.kontan.co.id/news/kemenkeu-pastikan-dana-apbn-tidak-digunakan-untuk-bayar-utang-bumn-karya>' <<https://nasional.kontan.co.id/news/kemenkeu-pastikan-dana-apbn-tidak-digunakan-untuk-bayar-utang-bumn-karya>>
- Sumber: Liputan6, 'Sumber: Liputan6, <https://www.liputan6.com/bisnis/read/5275836/Bumn-Karya-Sering-Rugi-Erick-Thohir-Bongkar-Penyebabnya>' <<https://www.liputan6.com/bisnis/read/5275836/bumn-karya-sering-rugi-erick-thohir-bongkar-penyebabnya>>
- Sumber: Tempo, 'Sumber: Tempo, <https://bisnis.tempo.co/read/1759133/Menteri-Pupr-Minta-Erick-Thohir-Tak-Pakai-Apbn-Untuk-Bayar-Utang-Bumn-Karya-Begini-Kata-Kemenkeu-Pengamat>' <<https://bisnis.tempo.co/read/1759133/menteri-pupr-minta-erick-thohir-tak-pakai-apbn-untuk-bayar-utang-bumn-karya-begini-kata-kemenkeu-pengamat>>
- Sunarsip, 'Sunarsip, (2023), BUMN, Penugasan Pemerintah, Dan Inovasi Keuangan, Dalam Republika, <https://www.republika.id/posts/42651/Bumn-Penugasan-Pemerintah-Dan-Inovasi-Kuangan>', 2023 <BUMN, Penugasan Pemerintah, dan Inovasi Keuangan, dalam Republika, <https://www.republika.id/posts/42651/bumn-penugasan-pemerintah-dan-inovasi-keuangan>>